AUTHOR:

CHASTENET D'ESTERRE

TITLE:

HISTOIRE DE L'AMIRAU-
TE EN FRANCE

PLACE:

PARIS

DATE:

1906

Master Negative #

91-80367-1

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DEPARTMENT

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

Original Material as Filmed - Existing Bibliographic Record

Chastenet d'Esterre, Jacques de.
Histoire de l'amirauté en France. Paris, 1906.
160 p.

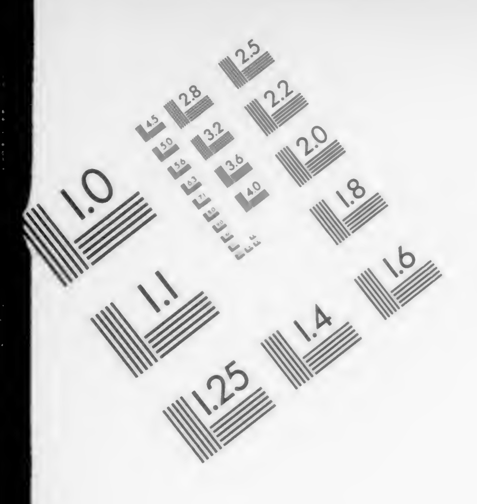
Thesis. Paris.

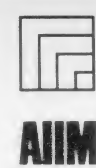
73756

Restrictions on Use:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35 mm REDUCTION RATIO: 11X
IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB
DATE FILMED: 12-9-91 INITIALS G.G.
FILMED BY: RESEARCH PUBLICATIONS, INC WOODBRIDGE, CT



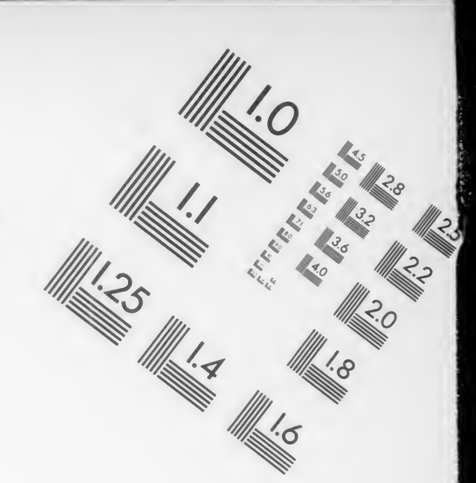


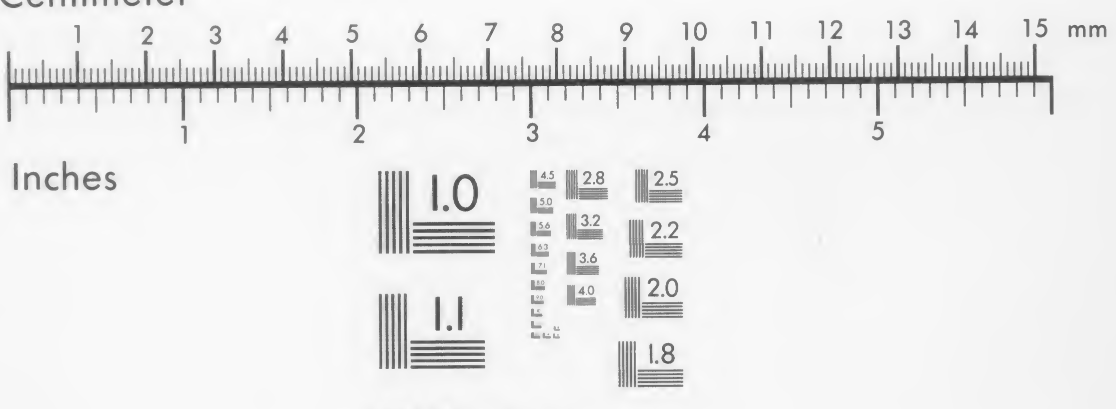
AIIM

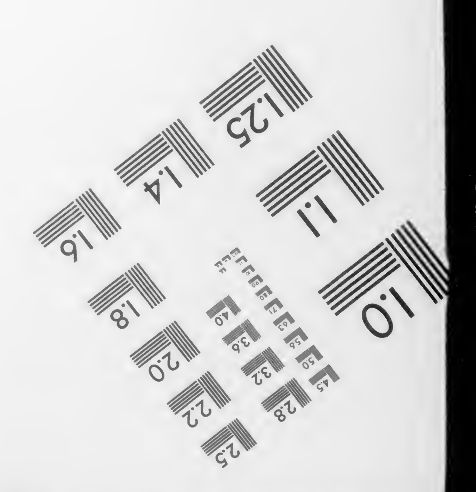
Association for Information and Image Management

1100 Wayne Avenue, Suite 1100
Silver Spring, Maryland 20910

301/587-8202

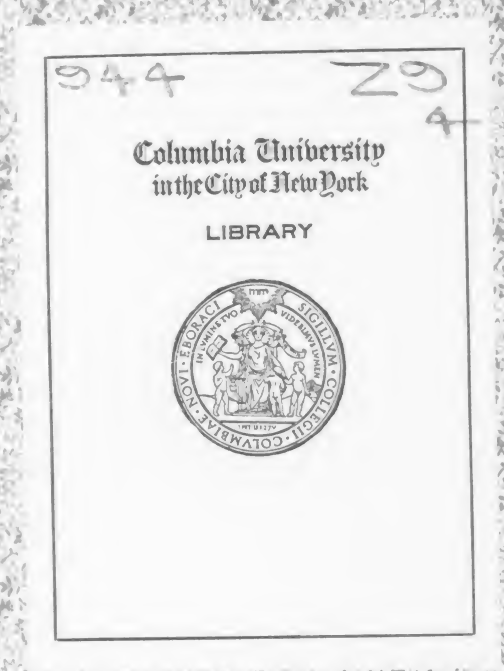


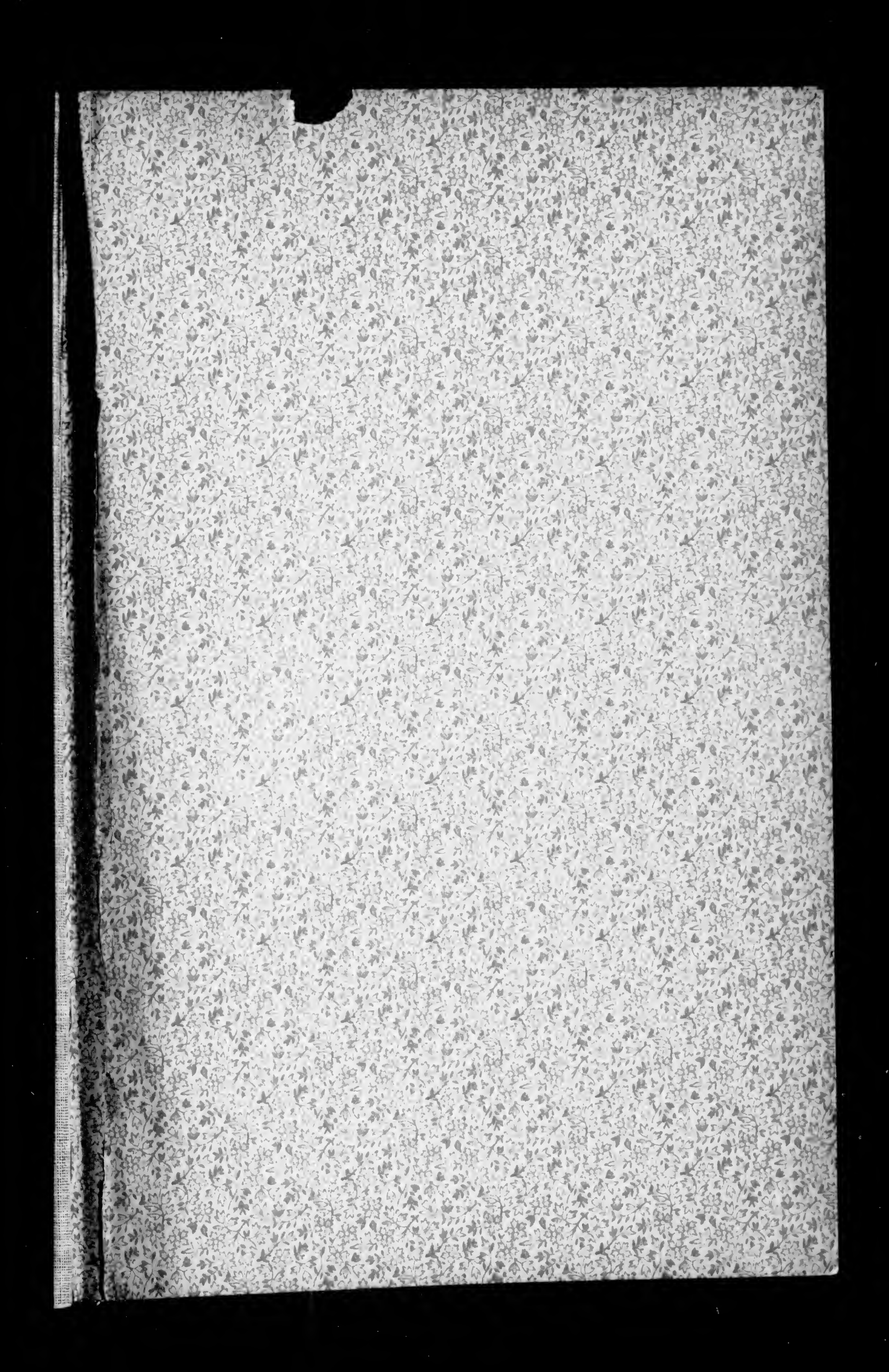




MANUFACTURED TO AIIM STANDARDS
BY APPLIED IMAGE, INC.







HISTOIRE DE L'AMIRAUTÉ EN FRANCE

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

HISTOIRE DE L'AMIRAUTÉ EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE LE 15 JUIN 1906 A 1 HEURE

PAR

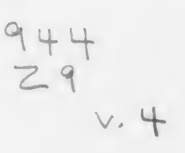
JACQUES DE CHASTENET D'ESTERRE

Président..... M. CHÉNON, professeur.

Suffragants... M. LESEUR, professeur.
M. Ambroise COLIN, professeur.



PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13
1906



BIBLIOGRAPHIE

Père Anselme. — *Histoire généalogique et chronologique des Officiers de la Maison de France.*
Aubert. — *Histoire du Parlement de Paris.*
Bajot. — *Répertoire de l'Administration de la Marine.*
Chéruel. — *Dictionnaire des Institutions de la France. Correspondance administrative de Louis XIV.*
Dangeau. — *Mémoires.*
Du Cange. — *Glossaire.*
Favyn. — *1ers Officiers de la Couronne de France.*
De Ferrière. — *Dictionnaire de Droit et de pratique.*
Fournier (Georges). — *De l'Amiral de France ; droits et fonctions des Amirautés de France.*
Père Fournier. — *Hydrographie.*
Glasson. *Histoire du Droit et des Institutions de France.*
Godefroy. — *Cérémonial français.*
Godefroy (Denis). — *Histoire des Maréchaux, Amiraux, Surintendants de la Navigation.*
Guyot. — *Répertoire de jurisprudence.*
Jal. — *Glossaire nautique.*
Lange. — *Pratique bénéficiale.*
Laroche Flavin. — *Treize livres des Parlements.*
Loyseau. — *Droit des offices*
Miraumont. — *Mémoire sur l'origine des cours souveraines.*
Pardessus. — *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIe siècle.*
Pasquier. — *Recherches de la France.*
Piganiol de la Force. — *Description de la France.*

Recueil de pièces sur l'Amirauté 1759

Saint-Simon. — *Mémoires.*
E. Süe. — *Correspondance de Sourdis.*
Savary. — *Dictionnaire dn Commerce.*
Trevoux. — *Dictionnaire.*
Valin. — *La marine avant Louis XIV.*
Valin. — *Commentaire de l'Ordonnance de 1681.*

Sources manuscrites

Bibliothèque nationale : Fonds Français : Collections Brienne, Saint-Germain et Sérilly.
Archives nationales : Fonds de l'Amirauté.

CHAPITRE PREMIER

L'Amiral de France

Le mot Amirauté est, de nos jours, susceptible d'acceptions diverses. Il peut servir à désigner, soit, lorsqu'on le prend dans un sens précis, restreint, la dignité de l'Amiral, envisagé sinon comme chef, du moins comme officier général de la marine, soit un Comité placé près du Ministre pour l'éclairer de ses avis et délibérer sur les questions techniques qui lui sont soumises. Telle est l'institution qui existe actuellement dans plusieurs pays, notamment en Angleterre et en Russie, et qui fonctionna en France de 1824 à 1889, s'occupant plus spécialement des questions relatives à la comptabilité et à l'administration des colonies.

Mais c'est jusqu'à l'Ancien Régime qu'il est nécessaire de remonter pour rencontrer la signification très particulière sous laquelle le mot Amirauté doit être envisagé ici.

Du XIVe siècle à la Révolution française, on désigna de ce nom une juridiction spéciale, embrassant dans sa compétence, d'une façon générale, toutes les causes se rapportant aux questions maritimes.

Elle appartenait à l'Amiral de France en vertu de son office, était exercée par lui ou par ses officiers, et devait, parmi ses nombreuses attributions, défendre les droits nombreux et importants qu'il possédait en vertu de sa charge, et qui lui furent fréquemment et âprement contestés.

L'Amiral, comme tous les Grands Officiers de l'Ancien Régime, comme le Connétable, comme les Maréchaux de France, possédait à la fois l'action et la juridiction : il avait, en vertu de son office, le droit de légiférer, par des règlements sur les questions se rapportant aux choses de la mer, et ses officiers assuraient l'exécution de ses décisions.

L'Amirauté puisait donc sa raison d'être dans l'Amiral, qu'il est nécessaire de connaître avant d'étudier le développement, l'organisation et les difficultés que rencontra dans, le cours de son existence, le corps judiciaire émané de lui.

L'origine du mot « Amiral » a préoccupé tous les anciens auteurs, et d'assez nombreuses étymologies furent proposées par eux pour l'expliquer. Le Père Fournier, dans son *Traité d'Hydrographie*, s'élève contre ceux qui prétendaient en voir la source dans le mot grec « ἁλς, » signifiant « mer » dans un sens poétique. Il semble que l'on ne puisse que l'en approuver, car, à part la similitude de la première lettre, il serait malaisé d'établir le rapport originel entre les

deux termes. On peut en dire autant d'Armor, qui avait le même sens en dialecte gaulois. De plus, outre le rapport étymologique difficile, sinon impossible à établir, il est important de remarquer, pour démontrer que cette hypothèse était des plus hasardées, que ce n'est qu'à une époque relativement tardive qu' « Amiral » ainsi que nous le verrons plus loin, est entré dans la langue française, et que sa signification primitive fut beaucoup moins précise que celle qu'elle prit par la suite, et conserva exclusivement depuis.

On ne peut citer que pour la curiosité du fait la fantaisiste étymologie que Miraumont a mis en avant dans ses *Mémoires sur l'origine des Cours Souveraines*.

« Et d'autant qu'ils (les Amiraux) se sont mon-
« très vaillans et magnanimes, ès guerres faites sur
« mer, et qu'ils ont garanti les pays et costes mari-
« times des incursions et pilleries et pirates et écu-
« meurs de mer, ils se sont rendus si admirables
« qu'ils en ont toujours, et depuis le temps, porté et
« retenu le nom ».

A défaut de vraisemblance, cette explication a incontestablement pour elle le mérite de l'originalité.

L'opinion admise par la très grande majorité des auteurs anciens : le Père Fournier, le Père Anselme[1],

[1] *Histoire Généalogique et Chronologique.*

Favyn[1], la Popelinière[2], Du Cange[3], du Tillet[4], Fauchet[5] et par la presque unanimité des modernes : Jal dans son *Glossaire Nautique*, Brachet, Littré, pour n'en citer que quelques-uns, offre beaucoup plus de garantie scientifique, et semble pouvoir être adoptée sans hésitation.

Tous s'accordent à reconnaître que le mot « Amiral » est incontestablement d'origine arabe.

Sa racine fut, selon toute vraisemblance, « Al Emir » ou « Al Amir », qui signifiait « chef gouverneur » tout en évoquant plutôt une idée de suprématie, d'autorité, que celle d'une dignité précise, du moins au début. Les Occidentaux en tirèrent par corruption Admirail, puis Almirail, enfin Admiral et Amiral.

Les faits historiques semblent venir à l'appui de cette origine, car il est à remarquer que ce n'est qu'après que les Sarrasins eurent été mis en contact avec les Francs par les Croisades que l'on voit le terme Amiral acquérir droit de cité dans notre langue.

De plus, coïncidence intéressante, il y entre avec une signification primitive aussi large que celle qu'il

[1] *Traité des Premiers Officiers de la Couronne.*
[2] *L'Amiral de France et, par occasion, celui des autres nations.*
[3] *Glossaire.*
[4] *Recueil des Rois de France.*
[5] *Origines et Dignités des Magistrats de France.*

avait chez les Orientaux ; si les récits du Sire de Joinville sont remplis de la relation des combats et des négociations des Croisés avec les Amiraux turcs, chefs d'armées ou gouverneurs de villes, nous voyons Monstrelet faire mention de l'existence d'un Amiral des Arbalétriers, en France, vers le XIII[e] siècle.

Du Cange, tout en soutenant l'origine orientale du mot, émet l'idée que c'est, non par emprunt direct, mais par l'intermédiaire des Siciliens, qu'il nous parvint. Outre que la distinction ne présente pas une importance très grande, ne saurait-on admettre, étant donnée l'influence indéniable exercée par les Sarrasins sur les peuples d'Occident, étant donné aussi qu'ils leur communiquèrent leur art, leur industrie, et même certains mots tels qu'Almanach, Alchimie, dont l'origine n'est pas douteuse, que les Francs aient pu s'approprier directement le mot Amiral ?

S'il est assez facile de retrouver l'époque approximative où la langue française s'enrichit du terme Amiral, le manque de documents fait qu'il est malaisé de dire à quelle date précise il sert à désigner d'une façon spéciale le chef des forces maritimes du pays.

Miraumont s'appuie sur l'autorité d'Eginhard pour affirmer que ce fut au temps de Charlemagne. Mais

il est certain qu'à cette époque, ni la fonction ni le titre d'Amiral n'existaient encore. De marine on ne pouvait guère parler. Lorsqu'une expédition navale devenait nécessaire, on réunissait, en les réquisitionnant, un grand nombre de barques de pêcheurs sur lesquelles on embarquait le plus de guerriers possible, et qui, une fois la guerre finie, se dispersaient dans tous les havres du littoral, pour reprendre le cours de leurs pacifiques occupations, un moment interrompues.

A la tête de ces flottes, si tant est que le mot flottes ne soit pas trop ambitieux, la volonté du souverain mettait de notables personnages de la Cour, que leurs fonctions antérieures semblaient peu préparer à un commandement sur mer; le Père Fournier cite parmi ceux-ci le Chancelier Archambaud, le Connétable Bouchard.

Tous conservaient d'ailleurs dans leur commandement maritime le titre qu'ils portaient à terre.

Même, lorsqu'à la fin de son règne, Charlemagne, effrayé par l'audace croissante des pirates, songea à mettre obstacle aux incursions des Normands, il ne créa pas un chef de la marine. Les vaisseaux qu'il fit construire et armer spécialement à cet effet, premier embryon de notre flotte de guerre, furent placés sous l'autorité des Officiers préposés à la garde des côtes, qu'ils s'appelassent « Forestiers », comme

Lideric de Harleber, chargé de la surveillance des côtes de Flandre, où « Prœfecti » et « Comites », comme le Comte *Wido Prœfectus limitis britannici*, et le légendaire Roland, gardien du littoral de Guyenne.

La mort de Charlemagne porta un coup fatal à l'essai d'organisation de la marine qu'il avait tenté.

Le grand mouvement des Croisades montra aux Croisés, fatigués des longues routes par terre à travers l'Europe, la nécessité d'une flotte organisée. Mais tout était à faire en France, à ce point de vue, et c'est aux étrangers qu'il fallut avoir recours pour avoir des vaisseaux aux Vénitiens, aux Gênois, aux Pisans, même aux marins de Nice et d'Espagne ; ce fut Guillaume de Hollande qui commanda les vaisseaux partis de Flessingue, avec Philippe-Auguste, pour la troisième croisade en 1190.

Il est vrai de dire qu'en 1248, Saint-Louis mit à la tête de l'expédition qui fit voile pour l'Orient, Hughes de Lartaire, Florimond de Varennes, Jacques du Levant, tous Français. Mais le P. Fournier prend soin de nous faire remarquer que c'est en qualité de simples « conducteurs de la flotte » avec une mission temporaire, strictement limitée au voyage, et ayant plutôt le caractère de conseillers que de chefs.

Cependant, si à cette époque la charge d'Ami-

ral n'existait pas encore, il est certain que le nom était connu dès avant 1270. On le trouve dès 1246 dans les propositions faites de la part de Saint-Louis aux Gênois.

« *Et quod obedient domino regi et Amiraudo ipsius* [*in omnibus*
« *Quamdiu erunt in servicio domini regis*[1]. »

Le fait même que l'on se fût servi pour des négociations, avec un peuple aussi essentiellement adonné aux choses de la mer qu'étaient les Gênois, du mot Amiral, tend à prouver que, déjà à cette époque, il servait à désigner le chef de forces maritimes plus ou moins importantes. Mais on ne peut en déduire qu'il eût acquis sa signification précise, et exclusive de toute autre, si l'on s'en rapporte à un texte manuscrit de la collection de Saint-Germain.

« Depuiz les guerres d'outremer seulement, les « chefz des armées navales en France ont été appe- « lez Amiral, et n'estoient que par Commission, en « tel nombre que les affaires requeroient [2]. »

Ce qui corrobore cette opinion, c'est que si le Sire de Joinville fait un très fréquent usage du mot Amiral dans ses récits, s'il fait même mention du « Grand Amiral des Galies », qu'il cite parmi les chevaliers de

[1] Cf. Jal., *Glossaire Nautique*, p. 119.
[2] Collection Saint-Germain, n° 1800.

l'Hôtel du Roi croisés avec Saint-Louis en 1269, il n'hésite pas, d'autre part, à s'en servir très souvent pour désigner des chefs de troupes de terre, et raconte, après le récit d'un rude combat soutenu contre les infidèles par les chevaliers francs, et qui n'avait pas tourné à leur avantage, que « li Amiraud dist à Monsignour Phelipe qu'il n'afféroit pas qu'il donnast à nostre gent trèves... »

Les divers auteurs, qui établirent la liste des Amiraux de France, ne sont pas d'accord pour dire à qui cette dignité fut confiée pour la première fois.

Denys Godefroy[1], après avoir parlé d'un hypothétique Amiral sous Charlemagne, passe ensuite sans transition à Florent de Varennes, qui, selon lui et ainsi que le Père Anselme et Du Cange, aurait été Amiral au « passage d'outremer », en 1270.

Leferron, de son côté, affirme qu'Enguerrand sire de Coucy fut le premier qui eût été investi de cette charge en 1280, et son opinion est partagée par La Popelinière et Godefroy.

Il est malaisé de dire lequel de ces a auteurs raison, aucun document ne permettant de se faire une idée précise sur ce point. Mais il y a un fait certain : c'est que, dès la fin du XIIIe siècle, il existait des Amiraux, au sens propre du mot, c'est-à-dire des chefs ayant comme attribution le commandement des forces na-

[1] Denys Godefroy, *Cérémonial français*.

vales de France, commandement qu'ils exerçaient pendant un temps plus ou moins long, avec une autorité plus ou moins étendue, puisque parfois ils étaient plusieurs à l'occuper en même temps, comme le montre le texte manuscrit de la collection Saint-Germain cité plus haut, mais n'étant plus réduits au rôle très effacé de Conseillers, comme dans la première moitié du siècle.

Mais il restait à l'Amiral une dernière étape à franchir avant d'atteindre le plein développement de sa puissance ; il fallait qu'il devînt officier de la Couronne.

Sur ce point encore, les divers auteurs qui se sont occupés de la question manifestent le plus grand désaccord.

Le Père Fournier déclare n'avoir pu trouver les Lettres de Provision d'aucun Amiral avant Pierre le Mègue, en 1327, qui, selon lui, doit être considéré comme le premier Amiral Officier de la Couronne tandis que du Tillet affirme que ce doit être Amauri, Vicomte de Narbonne en 1369. Favyn, de son côté, soutient qu'Enguerrand, sire de Coucy, fut pourvu de cette dignité dès l'année 1303.

Lequel de ces divers auteurs a raison est difficile à dire, mais, si l'on se base sur le développement de la marine française pour étudier l'importance, toujours grandissante de la charge d'Amiral, on est

enté de se rallier à l'opinion de Pardessus, qui place vers le milieu du XIVe siècle la date de son érection en office, et plutôt vers la seconde moitié du siècle. A la désastreuse bataille de l'Ecluse, la flotte française était dans le plus lamentable état, et, en 1360, elle comptait trente bâtiments bien armés, capables de naviguer aussi bien sur la Méditerranée et sur les flots plus rudes de l'Océan.

L'auteur de cette réorganisation fut Enguerrand Quierret, Amiral de France de 1357 à 1360. Peut-être peut-on lui attribuer l'honneur d'avoir été le premier qui fût Officier de la Couronne.

En tous cas, François le Périlleux fut certainement investi de cette dignité, quelques années plus tard, car Du Cange cite les Lettres de Provision qu'il reçut du Roi vers 1367.

C'est donc entre 1360 et 1367 que peut se placer l'apparition dans l'histoire de l'Amiral comme Officier de la Couronne, puisqu'aucun document ne permet de donner à cet événement une date précise, et qu'il faut s'en tenir aux approximations.

Quoi qu'il en soit, l'Amiral, d'abord simple officier chargé de mener à bien la traversée d'une flotte de transport, puis pourvu d'une autorité plus grande et permanente, mais partagée avec d'autres, et conférée, en vertu d'une simple Commission qui pouvait lui être retirée d'un moment à l'autre,

atteignit vers la seconde moitié du XIVe siècle le plein développement de sa puissance, et se trouva en possession des droits et privilèges les plus importants.

La charge d'Amiral fut considérée par tous les auteurs, dès la fin du XIVe siècle, comme une des plus hautes du Royaume, et son office comme un des principaux de la Couronne.

Pour résumer en quelques mots les pouvoirs dont il était investi, on peut dire que, chef omnipotent de toutes les forces navales du pays, il commandait de façon exclusive sur mer, et avait, à ce titre, une puissance si absolue, que la Royauté, dès qu'elle se sentit en état de le faire, soutenue par Richelieu et Colbert, se hâta d'y apporter de notables restrictrictions.

En second lieu, l'Amiral joignait à son autorité sur la marine le pouvoir de connaître de toutes causes concernant les choses de la mer, ainsi que de tous les crimes ou délits commis sur ses grèves. Ce pouvoir juridictionnel fut la raison d'être de l'Amirauté, qui eut également à s'occuper de trancher tous les litiges où l'intérêt de son chef était engagé ; ce qui implique la nécessité de passer en revue aussi rapidement que possible les droits et prérogatives de l'Amiral. Cela constituera d'ailleurs la meilleure démonstration de sa puissance.

Les auteurs diffèrent d'avis quant au rang qu'occupait l'Amiral parmi les officiers de la Couronne. Après le XIIIe siècle, le nombre de ces officiers a assez fréquemment varié, et si La Popelinière lui assigne le troisième rang après, le Chancelier et le Connétable, Loiseau, dans son *Traité des charges*, après avoir parlé du Connétable, du Chancelier et du Grand Maître, Chef de la maison du Roi, omet de parler de l'Amiral, omission involontaire, ou, peut-être, négligence voulue, car, venu l'un des derniers, le chef de la marine de France excita bien des envies par sa rapide fortune. Les Lettres Patentes d'Henri III, du 3 avril 1582, assignèrent à l'Amiral l'avant-dernière place ; il est vrai que la dernière était réservée aux Maréchaux, qui auparavant avaient prééminence sur lui ; ce qui prouve qu'il ne faut pas accorder trop d'importance à ces classements.

Il est seulement intéressant de remarquer que Pasquier, dans les *Recherches de la France*, déclare que « deux grands états en France se rapprochent de la souveraineté, celui de Connétable, sur terre, et celui d'Amiral, sur mer ».

Une fois que l'Amiral avait prêté serment au Roi, il devait faire enregistrer les Lettres de Provision qu'il tenait de lui, par le Parlement et par la Chambre des Comptes, car elles contenaient injonc-

tion aux gens du Trésor de lui payer les gages, pensions et droits de son office.

L'habitude que prirent certains Amiraux d'assister en personne à l'enregistrement de leurs provisions, qu'ils faisaient présenter par un avocat, fut, selon Valin, l'origine du serment qu'ils durent prêter à la Grand Chambre du plaidoyé, ou Chambre Dorée.

Après que ces diverses formalités avaient été remplies, le premier Président procédait à l'installation de l'Amiral à son siège de la Table de Marbre. Mais jusqu'après l'année 1587, où le duc d'Epernon fut investi de l'amirauté, le Parlement ne cessa de rechercher les moyens d'humilier les nouveaux amiraux.

Quand Gaspard de Coligny, après enregistrement de ses Lettres de Provision, fut sur le point de prendre séance au Parlement, le Président crut devoir lui dire « qu'il pouvait seoir comme gouver-« neur et lieutenant général du Roi en l'Isle de « France, mais non pas comme Amiral ». La même observation fut renouvelée en 1582 pour l'Amiral de Joyeuse, et à l'installation du duc d'Epernon.

De même, la question du rang. Gaspard de Coligny se vit contester formellement le droit de prendre place aux hauts sièges, et si l'Amiral Claude d'Annebaut put s'asseoir au premier rang, c'est parce que Henri II tenait un lit de justice, et que

lorsque le Roi était en son Parlement, il pouvait départir les honneurs à son gré. Ce fait, qui suffit d'ailleurs à montrer que l'Amiral était considéré par le pouvoir royal comme un des plus hauts dignitaires de France, ne s'accomplit pas sans exciter les murmures des membres du Parlement.

Du Tillet, qui semble poursuivre l'amiral d'une antipathie toute particulière, et ne perd aucune occasion de la manifester, donne de ces vexations une explication qui paraît peu concluante :

« Il n'est pas moins vrai de dire que l'Amiral, pour « raison de son office, n'a lieu ès hauts sièges, voix « ni entrée au Conseil du dit Parlement, pas plus « que les Maréchaux, car ce sont Juges subal-« ternes. »

En admettant qu'il occupât une position si inférieure que le prétend du Tillet, du moins en tant que Juge, ce qui est fort contestable, puisque, ainsi qu'il sera dit plus loin, les Juges de l'Amirauté avaient le pas sur toutes les autres juridictions non royales, il semble impossible de faire abstraction de la dignité qui conférait à l'Amiral le commandement de toutes les forces maritimes du pays, et de sa qualité de Grand Officier de la Couronne, pour le rabaisser au rang de juge inférieur.

Comme chef suprême de la marine, l'Amiral de France eut de très bonne heure les pouvoirs les

plus étendus. Cependant, pendant longtemps, le domaine maritime royal fut très réduit ; il ne comprenait que la Picardie et la Normandie, réunie en 1204 par Philippe Auguste. La Provence, la Guyenne, et surtout la Bretagne, jusqu'au XVIIe siècle, eurent leurs Amiraux particuliers ; mais ceux-ci ne furent jamais officiers de la Couronne, et durent toujours reconnaître la prééminence de l'Amiral de France, dont ils ne pouvaient porter le titre.

Une des prérogatives les plus importantes de l'Amiral de France fut le droit, qui lui appartint pendant longtemps de façon exclusive, de procéder à la nomination de tous officiers de guerre et finances ayant emploi dans la marine. Les chapitres suivants, qui leur seront spécialement consacrés, montreront que, vis-à-vis des officiers d'ordre judiciaire, il exerçait le même choix.

C'était en effet un des privilèges des Grands Officiers de la Couronne de pouvoir disposer des charges inférieures dépendant de leur département, privilège non seulement très honorifique, mais encore très lucratif par les revenus dont il devint la source, lorsque la vénalité des offices fut admise, et probablement un des plus appréciés : « J'estime, dit Loyseau dans son *Traité des Offices*, que le plus beau « droit qu'aient à présent les officiers de la Couronne, « c'est la disposition des menus offices de leur

« charge, depuis qu'ils se sont licenciez de les « vendre ». Ce droit si important subit de notables restrictions de par les Edits de 1543, de 1554 et de 1584, au point de ne plus consister qu'en un simple droit de présentation au Roi ; d'où une diminution considérable de revenus pour l'Amiral, diminution que Henri II compensa par le don d'une pension annuelle de 6.000 livres.

Non seulement l'Amiral de France eut pendant longtemps le droit de choisir librement ses officiers, mais il posséda encore ce privilège, qui paraîtrait si exorbitant de nos jours, de recevoir directement leurs gages et de pouvoir en ordonner comme bon lui semblait, sans que personne, sauf le roi, fût qualifié pour lui demander des comptes ; les lettres de provision de Gaspard de Coligny nous en fournissent la preuve :

« ...Donnons et octroyons par les présentes à « l'Amiral, plain pouvoir de voir... quel nombre de « navires nous avons... pareillement de ceux qui en « auront la charge et conduitte ordonner de leurs « gages et soldes [1]. »

Quant aux vaisseaux, l'Amiral possédait un pouvoir très étendu. Chef suprême de la marine, il pouvait décider leur armement ou leur désarmement,

[1] *Cf.* Ancienne coll. Serilly, n° 167. *Fonds français*. Bib. Nat.

et, privilège intéressant à noter, il avait même le droit d'ordonner, si les circonstances étaient favorables, qu'un navire de la flotte royale ferait une campagne comme bâtiment de commerce. Le fait est attesté par les lettres de provision d'Anne de Joyeuse. Naturellement, l'Amiral percevait pour lui-même une part des bénéfices, si l'expédition avait été heureuse [1].

Comme pour les salaires de ses officiers, l'Amiral était le maître absolu d'ordonnancer tout ce qui avait trait à l'armement d'une force navale, munitions de guerre, vivres, radoubs, réparations de toute nature. Toutes les dépenses engagées sur son ordre étaient reconnues d'avance par le Roi; les lettres de provision, entre autres celles de Gaspard de Coligny déjà citées, contenaient l'injonction aux officiers de Finance de les « acquitter, comme de telle vertu ou valleur que si par Nous elles étaient assignées et expédiées. » C'était la formule invariable par laquelle lec Amiraux étaient mis en possession de ce privilège, dont les conséquences étaient très peu favorables au bon ordre financier du Royaume.

[1] Donnons pouvoir de tenir nos vaisseaux en nos ports et « havres, ou iceux envoyer en guerre ou marchandise, ainsi « que notre beau frère verra le temps, saisons et affaires y « être disposez. Collection de Brienne, B. N. Ms.

Cependant, les comptables devaient prendre acquit du Roi pour les paiements faits sur ordonnance des Vice-Amiraux.

Cette indépendance, si contraire à la prospérité des finances, nuisait fort à la régularité et à l'égalité des appointements des officiers de l'Amirauté; on peut constater que le lieutenant de Coutances, pour ne prendre qu'un exemple, qui touchait 100 livres de traitement par an, en 1554, n'était plus payé du tout, en 1573 [1]. De plus, entre officiers de même grade, les gages variaient dans des proportions très importantes; tel juge de l'Amirauté de Boulogne recevait 500 livres par an, tandis que son collègue de Dunkerque n'en percevait que 200, tout en ayant la même ancienneté de services, et en fournissant un travail aussi considérable. Il fallut l'autorité et l'énergie de Colbert pour mettre fin à ce désordre, auquel Henri II avait tenté de remédier par un édit de 1554.

L'autonomie administrative si étendue dont jouissait l'Amiral de France au sujet des matières qui viennent d'être citées, était intéressante à noter à un triple point de vue : d'abord, par ce qu'elle contenait de si contraire aux principes de notre droit moderne, en second lieu, parce qu'elle peint de façon saisissante la très grosse importance de la charge d'Ami-

[1] Cf. *Registre des offices de France en 1573*, B. N.

ral, et le rôle important que son omnipotence lui aurait permis de jouer tel le Connétable, dans la direction des affaires politiques du pays. Enfin, l'exercice de l'un ou l'autre des privilèges qui viennent d'être énumérés, du droit de pourvoir à tout ce qui a trait à l'armement d'une flotte, par exemple, pouvait amener des difficultés, et entraîner par conséquent la compétence éventuelle des juges de l'Amirauté.

Après avoir remarqué que jusqu'en 1584, (cette coutume s'éteignit par non usage), le vaisseau monté par le Roi devenait, avec tout ce qu'il y avait à bord, la propriété de l'Amiral, on peut citer, comme un de ses privilèges les plus importants et les plus anciens, le droit de Dixième qu'il percevait sur toutes les prises faites, soit sur la mer, soit sur les grèves.

Droit essentiellement régalien il fut concédé de très bonne heure à l'Amiral et constitua pour lui un profit très appréciable, et même pendant longtemps le plus clair de ses revenus, avec le produit des amendes prononcées par les divers tribunaux d'Amirauté.

Le droit de Dixième est déjà mentionné dans l'Ordonnance dite du 7 décembre 1400, (en réalité de 1373) [1], dans une transaction passée en 1377 entre

[1] Pardessus fait observer que la date de 1400 est inexacte, puisque l'Ordonnance en question est datée de la 10e année

le comte d'Eu et l'amiral de France, et figura depuis, dans toutes les Ordonnances qui s'occupèrent de l'Amirauté, notamment celles de 1517, 1543, 1584, 1669, 1681 et 1689. Il portait sur toutes les prises faites par les vaisseaux du roi ou même des particuliers [1], soit en mer, soit même à la côte, si les navires poursuivis s'étaient échoués, ou dans les ports, s'ils y avaient été saisis. Lorsqu'il y avait eu débarquement, le droit de dixième de l'Amiral s'exerçait également, puisque la prise avait été faite en conséquence d'une expédition maritime.

La Compagnie ses Indes jouit jusqu'en 1712 de l'exemption du dixième de l'Amiral pour les prises faites par ses navires au delà de la ligne.

Le chapitre, où il sera parlé des matières formant la compétence de l'Amirauté, permettra de traiter avec plus de détails le droit de dixième, comme tous autres appartenant à l'Amiral.

Les règlements et ordonnances concernant les choses de la mer, qu'ils fussent édictés par le Roi ou par l'Amiral, étaient sanctionnés par des amendes

du règne de Charles VI, et que 1400 en aurait été la 21e. De plus, il affirme avoir retrouvé au British Museum le texte et le millésime exact de l'Ordonnance en question.

[1] L'amiral avait, un moment, émis la prétention d'avoir tout le butin fait par les particuliers. L'édit de 1543 déclara que s'il voulait plus que son dixième, il devait payer le sur plus.

plus ou moins importantes. Toutes les ordonnances sur la marine, de 1400 à 1681, en attribuèrent le produit total ou partiel, suivant qu'elles étaient prononcées par des sièges particuliers ou des sièges généraux, à l'Amiral, ainsi que les confiscations.

Le Roi s'était seulement réservé, par l'article 2 de l'arrêt du Conseil du 25 mai 1728, le produit des amendes prononcées sur la saisie des marchandises prohibées, et l'Amiral s'était vu attribuer une pension annuelle de 2000 livres comme indemnité pour la perte d'un droit dont il avait toujours joui.

Le droit de Bris et Naufrage était par essence un droit régalien. Indépendamment des Lettres de Charles V, Charles VI en accordant des dispenses, une ordonnance de 1464, par laquelle Louis XI déclare en dispenser les vaisseaux de la Heanse Teutonique échoués, en donne une preuve indéniable.

Ce fut donc relativemeut tard que le Roi en fit don à l'Amiral de France. Les premières Ordonnances qui fassent mention de cet abandon, sont celles de 1543 et 1584, qui accordaient 1/3 des choses sauvées à l'Amiral, 1/3 au Roi, et enfin 1/3 au sauveteur, si le propriétaire n'avait pas réclamé dans l'an et jour.

Il est intéressant de noter qu'en cas de bris et échouement de vaisseaux ennemis, c'était le roi qui confisquait le tout, et que l'Amiral ne percevait pas même son droit de dixième. Le prétexte invoqué

était, qu'en vertu de son droit de souveraineté, tous biens pris aux ennemis devaient appartenir au Roi [1].

La matière des bris et naufrages était un des objets de la compétence de l'Amirauté qui lui fut le plus ardemment contesté, et il subit de nombreuses et assez importantes modifications.

Toutes les Ordonnances, depuis celle de 1400 (1373), article 3, jusqu'à celle de 1681 reconnurent à l'Amiral le droit de Congé. Il consistait en ce qu'aucun navire de guerre ou de commerce ne pouvait appareiller d'un port du royaume sans son autorisation, sous peine de confiscation.

Cette mesure se justifiait par diverses raisons :

Tout d'abord, l'Amiral était le chef supréme de la marine ; il devait donc être à même d'autoriser ou d'interdire à sa volonté la sortie des ports.

En second lieu, la connaissance des crimes commis sur mer avait été reconnue de tout temps, comme lui appartenant ; la nécessité de se faire délivrer le Congé obligeait les armateurs, trop souvent tentés de laisser leur navire se livrer à des déprédations, à se faire connaître, et la crainte du châtiment

[1] Arrêts du Conseil du 10 mars 1691 et 3 janvier 1693. Jugement du comte de Toulouse, amiral de France, du 13 avril 1711.

ne laissait pas d'être très profitable à la sécurité des mers.

Enfin, l'intérêt du pays n'était pas sans trouver son compte à l'obligation imposée aux navigateurs en partance d'être munis, pour quitter le port, d'une autorisation en bonne et due forme. L'Amiral avait un droit de surveillance sur tous les bâtiments français, de guerre ou de commerce. L'inspection des navires prêts à appareiller, préalable à la délivrance du Congé, permettait de s'opposer au départ de ceux qui, trop mal armés, et souvent dépourvus des instruments les plus indispensables à la navigation, étaient pour l'ennemi une proie sans défense, et exposaient le pavillon de France à des affronts, « qui, disait le Cardinal de Richelieu, perçaient le cœur des bons Français ».

On voit donc que si l'Amiral de France était intéressé à l'obligation du Congé, dont la délivrance par ses officiers lui rapportait un droit qui varia selon les époques, l'intérêt et la sécurité du pays y trouvaient également leur compte.

La Compagnie des Indes, qui s'en était jusqu'alors affranchie, dut s'y soumettre, par suite de l'arrêt du Conseil du 26 novembre 1707.

Le Roi s'était réservé la délivrance des passeports, permettant à des vaisseaux d'aller en des lieux où la navigation était prohibée, ou même à un navire ennemi d'entrer dans un port français, en temps de guerre ; mais le passeport ne dispensait nullement celui qui avait bénéficié de cette faveur de prendre son Congé de l'Amiral.

La permission d'armer en course, les Lettres de marque, faute de quoi tout bâtiment n'appartenant pas à la flotte militaire, et se livrant à des actes de belligérant sur mer, s'exposait à la justice sommaire qui attendait les pirates, était naturellement délivrée par l'Amiral, chef suprême de la marine du royaume. Il n'aurait pu en être autrement.

Le droit d'autoriser un navire à mouiller dans un port de France, ou droit d'ancrage, appartint pendant très longtemps au Roi, en vertu de sa souveraineté. Après être tombé en désuétude, par non usage durant une longue période, il fut rétabli par Lettres Patentes d'Henri IV, le 25 mars 1600, et Louis XIII en fit don au Cardinal de Richelieu, qui fut, ainsi qu'il sera dit plus loin, le premier à être investi de la dignité de Grand Maître, Chef et Surintendant général de la navigation et du commerce, lorsque fut supprimée la charge d'Amiral, mais qui, à ce titre, ne recevait pas de traitement.

Le droit d'ancrage, très lucratif, suscita dans sa perception de très nombreuses difficultés que les juges d'Amirauté eurent parfois de la peine à résoudre.

L'Amiral tirait encore revenus de l'entretien des

feux et balises. Il était d'ailleurs juste que ceux dont elles assuraient la sécurité payassent quelque droit [1]. Cependant, en certains endroits, dans la Charente, par exemple, et à l'entrée de la Garonne, c'était au Roi qu'en allait le bénéfice, en vertu de très anciens usages.

Dans le but d'assurer la surveillance du littoral dont il était chargé, l'Amiral de France pouvait exiger, et exigeait effectivement, des habitants de la côte un service de garde, qui primitivement devait avoir lieu aussi bien en temps de paix que pendant la guerre [2]. C'était encore pour lui la source de certains revenus, car les défaillants au « guet » devaient payer une certaine somme. Ainsi qu'il sera dit dans le chapitre de la compétence, cette somme était souvent demandée, même à ceux qui avaient effectivement rempli le devoir de « guet ».

C'est en vertu du droit de police générale sur les ports, rades et grèves dont il était investi, que l'Amiral procédait à la nomination des Maitres de quai, qui avaient pour missions de maintenir l'ordre et la sécurité dans les ports, et des interprètes chargés de visiter les bâtiments étrangers. D'ailleurs, l'intérêt général, dans ce cas encore, se rencontrait avec celui de l'Amiral, qui, à l'occasion du lestage et du délestage des vaisseaux, dont la surveillance était assurée par les Maîtres de quai, percevait un droit assez élevé.

[1] Cf. *Ordonnance de 1854*, art. 78.
[2] Cf. *Lettres de Charles VI*, 23 octobre 1399.

L'Amiral n'avait pas seulement le devoir de faire exécuter les ordonnances et règlements anciens qui avaient trait aux choses de la mer ; réunissant en lui le pouvoir législatif au pouvoir exécutif, il avait le droit de légiférer lui-même sur les questions de son département, de fixer les droits à percevoir à l'occasion de la navigation, et il en usa très largement. Il dut même parfois intervenir pour réprimer les excès de zèle de ses officiers.

Parmi les arrêts qu'il rendit dans ce but, on peut citer un jugement du Comte de Toulouse, Amiral de France, ordonnant aux traducteurs jurés de l'Amirauté de restituer les taxes abusives exigées de navigateurs étrangers (25 août 1695), et un arrêt du Conseil du 27 mai 1725 fixant ceux que devraient dorénavant percevoir les officiers du siège de Nantes.

En plus des droits très importants, et souvent très lucratifs, qui viennent d'être énumérés, plusieurs prérogatives, d'ordre purement honorifique, mais montrant combien sa charge était considérée, accompagnaient le titre d'Amiral.

C'est en son nom, et en celui du Roi, que toutes les criées publiques étaient faites sur les côtes : « Il « pouvait placer sur chaque navire, armé en guerre,

« un homme habillé à sa devise pour avoir les Char-
« tes Parties et autres enseignements trouvés ès
« mains des prisonniers, et de tout faire rapport [1]. »

Tout bâtiment, quel qu'en fût le possesseur, du moment qu'il était sous l'obéissance du Roi de France, devait porter les bannières de l'Amiral. Le vaisseau qu'il montait avait droit au salut de tous les autres, et avait seul le droit de porter le jour, le pavillon carré blanc fleurdelisé au grand mât, et, de nuit, trois fanaux à la poupe, et un dans la hune d'artimon.

Pour compléter la description des traits caractéristiques de l'Amiral de France, il est intéressant de remarquer qu'à sa charge, il ajouta fréquemment des titres d'ordre absolument différent.

Beaucoup d'Amiraux furent plutôt des soldats que des marins. Combattant plus souvent aux armées qu'à la tête de la flotte, ils virent l'Amirauté récompenser en eux de longs services militaires : Jehan de la Heuse servit sous le connétable de Guynes, et se conduisit si vaillamment au siège de Honfleur, en 1357, qu'il fut mis à la tête de la marine de France. Gaspard de Coligny fut Colonel Général de l'Infanterie, et se distingua à la bataille de Cerisoles avant de devenir Amiral.

Les finesses de la diplomatie ne furent pas non plus étrangères aux Amiraux : Louis de Bourbon,

[1] Ordonnance de 1584.

Comte de Roussillon, traita de la paix avec l'Angleterre en 1467, et François Ier n'hésita pas à charger Philippe de Chabot de mener à bien les délicates négociations du traité de Cambrai.

Membres du Grand Conseil, les Amiraux furent parfois investis par la confiance du Roi des plus importantes missions. Henri II, allant combattre Charles-Quint, établit d'Annebaut, Lieutenant Général du Royaume, auprès de la Reine Régente, avec des pouvoirs presqu'illimités. Déjà, en 1374, Jehan de Vienne avait été compris parmi les seigneurs qui devaient être chargés de la tutelle des Enfants de France, au cas où le Roi serait mort avant la majorité de son fils aîné.

Il semble que les occupations d'ordre maritime de l'Amiral dussent souffrir de l'accumulation de charges et de dignités d'ordre si différent. Il est de fait qu'il s'en déchargeait le plus souvent sur ses Lieutenants, d'autant que la compétence des choses de la mer n'était pas toujours à la hauteur de son courage. Car, pour un peu honorifique que fût leur charge, plusieurs Amiraux montrèrent le plus brillant courage, et surent mourir à leur bord en marins; tel Armand de Maillé, tué à 27 ans, en assiégeant Tarragone par mer; tel aussi, l'intrépide duc de Beaufort, qui termina glorieusement devant Candie une vie étrangement tourmentée.

Quant à leurs attributions d'ordre judiciaire, il est certain que les Amiraux devaient être également dans l'impossibilité de les remplir par eux-mêmes, et que leur délégation s'imposait, d'autant plus que l'étendue de leur compétence s'accroissait en même temps que le domaine maritime royal.

Au début du dix-septième siècle, l'Amiral de France avait atteint l'apogée de sa puissance.

Inamovible dans sa charge, ayant la disposition absolue de toutes les forces navales du Royaume, et jouissant d'un pouvoir juridictionnel très étendu, possédant en outre des revenus très considérables, que le Père Fournier estimait à 100.000 livres, somme énorme pour l'époque, l'Amiral de France était égal en puissance au Connétable. L'importance de sa situation, et l'influence très considérable qu'elle pouvait lui permettre d'avoir sur les affaires intérieures du pays, effrayèrent la Royauté, qui à diverses reprises tenta d'enrayer le développement de sa puissance. Mais les mesures de détail, qu'elle édicta dans ce but, furent toujours suivies de nouvelles concessions.

Le pouvoir royal ne se sentait pas assez fort pour engager la lutte.

Ce fut Richelieu, seul, qui osa s'attaquer à l'Amiral, et celui-ci, de même que le Connétable, vit sa situation prépondérante succomber sous ses coups.

Le Cardinal ne pouvait admettre, et il le prouva énergiquement, la réunion, entre les mains d'un seul homme, de pouvoirs lui permettant de jouer le rôle d'une puissance dans l'Etat. De plus, il voulait, pour appuyer sa politique, une marine forte, puissante, et dont la direction lui appartînt entièrement. Il jugeait enfin que la situation de l'Amiral, comme celle du Connétable, était incompatible avec l'unité de pouvoir ministériel, et l'ordre financier et administratif du royaume.

La charge de Grand Amiral fut rachetée à son titulaire, le duc de Montmorency. Un édit de janvier 1627 déclara la dite charge « vacante dès à présent, sans qu'ores ni à l'avenir elle puisse être rétablie, pour quelque cause, occasion, et en faveur et considération de quelque personne que ce soit ».

Le Roi se réservait de mettre à la tête des armées de terre et de mer, tel officier qu'il jugerait bon, et seulement pour un temps limité. C'était la fin du pouvoir illimité que possédait jusque-là l'Amiral, comme chef de la marine.

La juridiction de l'Amirauté n'était pas supprimée. Les juges qui la composaient devaient continuer leurs fonctions ; seulement les droits et amendes étaient remis au Roi qui en disposerait à sa volonté, et au nom de qui les arrêts seraient désormais rendus.

Cependant Richelieu, qui avait fait servir à ses desseins ambitieux la faiblesse de volonté du roi Louis XIII, n'avait pas encore atteint son but de réunir entre ses mains les pouvoirs nécessaires à son rêve de grandeur maritime.

Les Lettres Patentes d'octobre 1629 vinrent lui donner satisfaction en le mettant en possession de l'office, nouvellement créé, pour remplacer celui de l'Amiral, de Grand Maître Chef et Surintendant général de la Navigation et du Commerce de France, qui faisait de lui, sous l'autorité nominale du Roi, le véritable chef de la marine.

En temps de guerre, le Roi nommait tel officier qu'il lui plaisait au commandement de la flotte, et Richelieu savait bien que le chef ainsi nommé serait toujours celui qu'il aurait voulu. En paix, au contraire, tous les vaisseaux étaient sous l'autorité du Grand Maître, qui avait la haute main sur l'établissement des Compagnies de Commerce maritime, et qui devait pourvoir à tout ce qui était nécessaire à la sécurité de la navigation. L'observation des Ordonnances et son autorité, désormais, devaient s'étendre à tout le Royaume, alors que les Amirautés provinciales de Bretagne, Guyenne et Provence, n'avaient jamais voulu reconnaître la suprématie de l'Amiral de France.

Le Roi faisait don au Grand Maître de la Navigation de « tous les droits de congé, et généralement « des honneurs, autorités, juridictions qu'avaient « accoutumé et fondez de prendre et avoir par Nos « Ordonnances, ceux qui ont eu la charge de la dicte « marine sous nostre autorité. » Il y ajoutait les droits qui lui appartenaient sur les choses tirées de la mer, ainsi que les amendes et confiscations adjugées à son profit par les Officiers d'Amirauté.

Les règles de la comptabilité générale, et ce n'était pas la moindre des réformes qu'ait obtenues Richelieu, devraient, désormais, s'appliquer à l'Administration de la Marine.

Satisfait des résultats obtenus, le Cardinal renonça spontanément aux gages, et n'usa pas des avantages réservés par l'édit de création de sa charge. Il fit don au Trésor de 20.000 livres, produits par le droit de bris sur les épaves d'une flotte portugaise, naufragée sur les côtes de Guyenne.

En somme, la juridiction de l'Amiral ne sortait pas atteinte ni diminuée de cette grande réforme. Son organisation restait absolument la même; la seule différence était que, désormais, les arrêts furent rendus au nom du Grand Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et du Commerce, au lieu de l'être au nom de l'Amiral.

L'institution des Grands Maîtres de la Navigation et du Commerce, qui comptèrent parmi eux d'illus-

tres membres, comme Anne d'Autriche, ne subsista pas fort longtemps.

En 1669, les dangers qui avaient motivé en partie la suppression de la charge de Grand Amiral n'existaient plus; on n'avait plus à craindre la noblesse turbulente, définitivement abattue par Richelieu. Aussi, un Edit du 12 novembre promulgua le rétablissement de la dignité d'Amiral, en faveur de Louis de Bourbon, comte de Vermandois, fils légitimé du Roi et de Mademoiselle de la Vallière, alors âgé de 2 ans. Les motifs invoqués étaient que le très grand développement des forces maritimes de Commerce et de Navigation du Royaume faisait que le titre et les fonctions attribués à la charge de Surintendant de la Navigation et du Commerce n'étaient pas assez relevés pour pouvoir, avec l'autorité et la dignité nécessaires, commander d'aussi considérables forces que celles qui pouvaient être mises en mer.

Les restrictions insérées dans l'Edit royal réduisaient singulièrement le rôle de l'Amiral; il ne commandait plus qu'une des armées navales, au choix du Roi, qui se réservait le choix et la provision de tous les officiers de guerre ou de finance, ayant emploi dans la marine, ainsi que l'arrêté des dépenses faites par les Trésoriers.

En fait, l'Amiral ne retrouvait pas la situation prépondérante qu'il avait occupée jusqu'à 1627, et l'initiative appartenait désormais au Roi et aux Ministres.

Mais, si amoindrie que fût sa charge, au point de vue militaire surtout, il n'en restait pas moins le chef d'une administration comprenant les plus importants services de l'Etat. Les questions contentieuses, que soulevaient ses attributions, étaient toujours de la compétence de l'Amirauté. Le chapitre suivant devra être consacré à l'étude de l'organisation de la juridiction appartenant à l'Amiral.

CHAPITRE II

Formation et organisation de l'Amirauté.

I

C'est une vérité reconnue de tout temps que le Commerce, facteur actif de la richesse des nations, a besoin, pour prospérer, de règlements spéciaux, appropriés à ses besoins, et appliqués par des juges, possédant une compétence particulière pour trancher le plus équitablement possible les contestations incessantes et parfois délicates, que suscite un négoce actif.

Ces juges, que l'on pourrait presque appeler spécialistes, sont peut-être encore plus nécessaires que partout ailleurs pour le trafic et, en général, toutes les questions se rapportant aux choses de la mer, à cause des conditions très particulières dans lesquelles elles se produisent, à cause aussi des habitudes et de la manière d'envisager les choses, sous un aspect spécial, qui n'appartiennent guère qu'aux gens de mer.

De tout temps, ou du moins depuis fort longtemps, il a existé dans les ports de commerce, sinon

des tribunaux, du moins des juridictions arbitrales pour décider des questions litigieuses que pouvaient soulever les choses de la mer.

Déjà les Capitulaires de Charlemagne faisaient mention de juges pour la marine, établis sur les côtes[1].

Lorsque s'établit le régime féodal, les seigneurs riverains de la mer eurent également des officiers chargés, à la fois, de percevoir les droits régaliens qu'ils s'étaient délibérément attribués, et d'entretenir le long des côtes la sécurité indispensable au trafic maritime, si minime fût-il à cette époque. Ces officiers étaient également les arbitres de toutes les contestations qui pouvaient en résulter.

Les Rois lorsque, dans leur travail de reconstitution de l'unité nationale, ils commencèrent à réunir à la couronne les provinces maritimes, comprirent le besoin de cette juridiction spéciale aux choses de la mer. Ils laissèrent à leur place les anciens juges seigneuriaux, qui devinrent simplement juges royaux, sous l'autorité de l'Amiral de France. C'est un fait constaté par les plus anciennes ordonnances, que celui-ci fut considéré, dès son apparition, comme

[1] *Volumus ut Comites qui ad custodiendam maritimam deputati sunt, quicunque excis in suo ministerio residem, de justicia facienda se non excuset propter illam custodiam, sed ibi secum suos scabineos habeat... Justiciam faciat.* — Borétius : *Capitularia Regum francorum.*

juge du commerce et de toutes causes, en général, se rapportant aux choses de la mer, et que sa compétence fut considérée, non point comme un droit nouveau, mais comme un droit inhérent à sa charge, et aussi ancien qu'elle.

Le premier texte, cité par la plupart des auteurs comme faisant mention de l'Amirauté, est l'Ordonnance du 7 décembre 1400 (1373), dont il a été déjà parlé dans le chapitre précédent.

On peut dire, en effet, que cette Ordonnance s'occupe spécialement de l'Amirauté ; elle établit de façon explicite le droit de juridiction de l'Amiral sur la piraterie et les prises maritimes, ce que nulle autre n'avait fait avant elle, à telle enseigne que toutes les mesures qu'elle édicte, furent reproduites et formèrent, complétées, le fond de toutes les Ordonnances postérieures, de 1480 à 1681.

Mais, antérieurement à 1400 (1373), un texte au moins fait mention des attributions judiciaires de l'Amiral, d'une façon incidente, il est vrai ; c'est une Ordonnance rendue sous Jean II, le 5 avril 1350[1], contenant plusieurs règlements en faveur des seigneurs de Normandie, à cause d'une imposition accordée au Roi. Elle édicte que l'appel des sentences, rendues par l'Amiral et ses Lieutenants, sera porté devant l'Echiquier de Normandie, et prévoit,

[1] Pardessus, *Ordonnances des Rois de France*, vol. II, p. 400.

dans son article 2, le cas où il y aurait eu empiètement de sa juridiction sur celle des Baillis, Vicomtes et Prévôts.

Enfin, Fontanon cite, dans son *Recueil d'Ordonnances des Rois de France*, une transaction touchant les droits d'Amirauté qui fut passée, en 1377, entre Jehan de Vienne, Amiral de France, et Jehan d'Artois, qui, en sa qualité de Comte d'Eu, prétendait exercer certains de ces droits.

Le Procureur soutint que la juridiction absolue « de tous faits, délits, excès commis et advenus pour occasion du fait de la mer », devait appartenir à l'Amiral, à cause de son office.

La conclusion que l'on peut tirer de l'existence de ces deux textes est que, dès 1350, l'Amiral était en possession du droit de justice attaché aux grands offices de la Couronne, et qu'il en avait l'exercice et la propriété, sa vie durant.

En fit-il délégation de suite ? Aucun document précis ne permet de résoudre cette question d'une façon absolument affirmative. Mais, si l'on adopte l'opinion de Pardessus, que l'Amirauté ne fut pas érigée en office avant la première moitié du XIVe siècle, opinion admise également par M. Glasson, on peut dire que l'Amiral ne tarda pas à s'adjoindre des officiers pour le suppléer dans l'exercice de ses pouvoirs judiciaires, puis que l'Ordon-

nance de 1350 mentionne formellement l'existence de ses Lieutenants à cette date.

Cette délégation, sans doute accidentelle au début, devint presque immédiatement la règle, à cause de la multiplicité des cas litigieux à résoudre, d'abord, à cause également de leur complexité grandissante, qui exigeait de ceux qui étaient chargés de les trancher des connaissances juridiques de plus en plus étendues. De plus, il a été dit dans le chapitre précédent que l'Amiral se borna rarement à s'occuper de sa charge, et qu'il fut très fréquemment investi d'une foule de dignités et de missions, parfois très absorbantes; comment, dès lors, aurait-il eu le loisir et la volonté de s'occuper de questions contentieuses ardues, et incessamment renouvelées ?

Il faut ajouter que cette délégation de pouvoirs était on ne peut plus licite ; le titulaire d'un Office en avait la pleine propriété, sa vie durant ; il était donc très naturel qu'il se fît suppléer, dans l'exercice du droit de justice, qui y était annexé, par des officiers subalternes. Il devait être d'autant plus tenté de le faire, que la nomination de ces officiers était pour lui une source de revenus appréciable, par suite de la vénalité des charges.

D'ailleurs, les Lettres Patentes du 12 juillet 1490 établirent d'une façon formelle le droit pour l'Amiral de nommer tous officiers qu'il lui plairait pour

l'exercice de sa juridiction, tout en lui reconnaissant le droit de la rendre lui-même, si bon lui semblait[1].

A mesure que le domaine maritime royal s'accroissait, il fallait établir de nouveaux sièges d'Amirauté, et le nombre des Juges grandissait aussi, quoique, ainsi que le montrera la suite de cette étude, la répartition en fût faite très inégalement.

En somme, on peut considérer que l'Amirauté fut constituée, dès la fin du XIVe siècle ; l'étendue de son ressort varia par la suite, mais son organisation ne subit pas d'atteinte sérieuse.

II

La juridiction exercée par l'Amiral, en vertu de son office, présentait quelques traits caractéristiques intéressants à dégager.

D'abord, et avant tout, l'Amirauté était une Juridiction Royale. Bien que, jusqu'en 1554, l'Amiral eût conservé la nomination absolue et l'installation

[1] Aussi ont (les Amiraux) le droit de mettre, constituer et establir Lieutenants, Juges, Procureurs, Sergents et autres officiers à l'exercice d'icelle juridiction... Ordonnons que notre Amiral puisse tenir par lui, ou ses officiers, son auditoire et juridiction. — *Collection des Ordonnances des Rois de France*, de Laurière, Vol. XXI, p. 371.

de ses Officiers, il exerçait ce droit comme délégué du Roi, dont il était le représentant pour tout ce qui concernait sa charge, et de qui il tenait son Office. Cependant, comme il avait la jouissance du dit Office, sa vie durant, la justice fut toujours rendue au nom de l'Amiral, même pendant la période de 1629 à 1669, où elle fut rendue au nom du Grand Maître, Chef et Surintendant Général de la Navigation et du Commerce, qui le remplaçait.

Le Roi conservait naturellement le droit de faire toutes Ordonnances sur la marine qu'il lui convenait. Le Siège Général de Paris possédait le privilège qu'elles devaient lui être envoyées, pour qu'il en fît l'enregistrement et les communiquât ensuite aux Sièges Inférieurs.

Le second caractère que l'on peut reconnaître à l'Amirauté, est qu'elle devait être classée parmi les Juridictions d'exception.

Elle ne pouvait, en effet, connaître des cas que les Ordonnances n'avaient pas reconnu formellement comme étant de sa compétence, au contraire des juridictions de droit commun, qui pouvaient se saisir de toutes les matières qu'un texte ne leur avait pas interdit de juger.

Comme toutes les autres juridictions d'exception, l'Amirauté était née de la nécessité d'avoir des tribunaux particulièrement aptes à trancher en

connaissance de cause les questions demandant une compétence spéciale.

Enfin, les Amirautés étaient des Juridictions non souveraines. Les sentences qu'elles rendaient étaient toutes susceptibles d'appel, au contraire des Juridictions souveraines, telles que le Parlement, la Chambre des Comptes, la Cour des Aides, dont les arrêts définitifs n'étaient susceptibles que de Cassation par le Roi, voie de recours qui ne fut jamais considérée comme constituant un degré de juridiction. Cependant, un Édit du 2 décembre 1523, disant que l'Amirauté ne devait pas être regardée comme cour souveraine, pourrait laisser supposer que cette qualité lui fut peut-être accordée pendant un certain temps, mais en tout cas, ce ne fut certainement pas pendant une longue période.

Le fonds de la juridiction appartenait à l'Amiral; c'est à lui que devait se payer le droit annuel, faute duquel les offices tombaient en partie casuelle, à son profit, et non au profit du Roi.

De là résultait que c'est à lui qu'il appartenait de régler les limites des Amirautés sur une contestation survenue entre les officiers de La Rochelle et ceux de Brouage, au sujet de l'étendue de la compétence de leurs tribunaux respectifs. Le duc de Vendôme fit un Règlement, le 13 janvier 1653, décidant que ceux de La Rochelle connaîtraient des prises con-

duites dans la rivière de Charente, et de tous procès naissant à l'occasion des événements à arriver sur cette rivière, à l'exclusion des officiers du siège de Brouage, auxquels il était interdit de les troubler [1].

Une autre fois, les juges d'Amirauté de Marennes ayant prétendu connaître de tout ce qui survenait sur la rivière, à l'exclusion de ceux de La Rochelle, l'amiral les départagea, et décida que leur compétence respective s'étendrait sur la moitié de la Charente.

Les sièges où s'exerçait la juridiction de l'amiral de France étaient de deux sortes : des sièges généraux, en petit nombre, et des sièges particuliers qui y ressortissaient ; ceux-ci peu nombreux d'abord, à cause de l'exiguïté du domaine maritime royal, se multiplièrent par la suite, et furent établis dans presque tous les ports.

Le plus ancien siège général connu est celui établi à Paris, qui portait le nom d'Amirauté de France au siège général de Paris.

L'établissement, dans la capitale, d'un tribunal destiné à juger des causes maritimes, peut sembler une anomalie, mais, outre la proximité du pouvoir central qui en résultait, on peut dire que Paris fut

[1] Cf. Valin, *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, vol. I, p. 532.

de très bonne heure le point central où se concluaient une foule d'affaires commerciales. De nos jours, la plupart des contrats d'affrètement y prennent naissance, malgré son éloignement de la mer.

Le manque de documents empêche de dire à quelle date le siège général de Paris, appelé aussi « Table de Marbre », parce que les juges qui la composaient se réunissaient autour de la fameuse plaque de marbre qui disparut lors de l'incendie du Palais de Justice en 1618, fut établi.

Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il est déjà fait mention, en 1359, par les Lettres Patentes du 29 mai, de l'existence de la Table de Marbre et des trois juridictions qui y tenaient à tour de rôle leurs audiences : la Connétablie, l'Amirauté et les Eaux et Forêts [1].

A l'origine, il n'y eut qu'un siège général, exerçant au Palais de Justice la Table de Marbre de Paris. Après la réunion de la Normandie, il en fut créé un second à Rouen, qui porta également le titre de Table de Marbre.

Mais le siège de Paris conserva toujours la prééminence. C'était là que l'Amiral de France tenait sa juridiction, depuis fort longtemps, car l'Ordon-

[1] Cf. *Ordonnances des Rois de France*, par de Laurière, Vol. III p. 346.

nance de 1373 en fait déjà mention[1]. C'était là aussi que, ainsi qu'il a été dit plus haut, devaient être envoyés, après enregistrement au Parlement, les Ordonnances Royales, Edits et Lettres Patentes, concernant la marine, pour être régistrés et signifiés aux Sièges inférieurs.

Il y eut pendant quelque temps, vers 1535, une Table de Marbre établie en Bretagne, à Rennes, mais elle ne subsista que fort peu de temps, et disparut presque aussitôt.

Les Tables de Marbre, de même que les autres sièges généraux, dont elles ne différaient que par quelques privilèges honorifiques, mais nullement par la compétence, jouaient, par rapport aux sièges particuliers, le rôle de tribunaux d'Appel. Comme il sera dit dans le chapitre suivant, qui aura pour objet d'étudier la compétence de l'Amirauté, elles ne jugeaient en premier ressort que par exception, à défaut de sièges particuliers.

La nécessité du siège général de Paris fut même parfois mise fortement en question. On lui reprochait de constituer un degré de juridiction inutile, et

[1] Saint Simon dit qu'à son époque, la juridiction de l'Amiral de France tenue anciennement à la Table de Marbre, se tenait au Bailliage, dans la grande salle du Palais, où elle fut transférée après l'incendie de 1618. — *Edit*, Boislisle, vol. II, p. 224.

on disait que les officiers qui le composaient réclamaient eux-mêmes la suppression de ce tribunal, parce qu'ils n'avaient rien à faire, ou à peu près, et que certaines charges y demeuraient vacantes pendant des mois, faute d'acheteurs. On disait même que l'Amiral y trouverait avantage, car, à la place de la Table de Marbre supprimée, on pourrait créer de nouveaux sièges généraux ordinaires, ce qui augmenterait le nombre des officiers, par conséquent les bénéfices pécuniaires résultant de leur nomination.

Tous ces arguments trouvèrent leur expression dans un mémoire anonyme adressé au Roi en 1675[1].

Quelle que fût l'opportunité de son maintien, la Table de Marbre, qui en somme jouait le rôle de Tribunal central pour tous les sièges de l'Amirauté, ne fut jamais supprimée.

A l'Amirauté de Paris ressortissaient les Amirautés particulières de Boulogne, Abbeville, Bourg d'Ault, Calais, Eu, le Tréport, la Rochelle, les Sables d'Olonne, Saint-Valery-sur-Somme et Dunkerque.

A la Table de Marbre de Rouen, se rattachaient les sièges de Honfleur, Bayeux, Caen, Carentan, Caudebec, Quillebœuf, Dieppe, Fécamp, Granville,

[1] Archives Nationales, *Fonds de l'Amirauté*, C. 4, 242, nº 8.

le Havre, Honfleur, Saint-Valery-en-Caux, pour ne citer que les principaux.

Les autres Amirautés particulières du Royaume se groupaient, de même, autour d'assez nombreux sièges généraux.

Comment était composé le personnel de ces divers sièges d'Amirauté?

Les plus anciennes Ordonnances reconnaissaient à l'Amiral le droit de nommer les officiers chargés de rendre la justice en son nom. Primitivement, il possédait en cette matière une initiative absolue. Il choisissait ceux qu'il voulait, leur donnait leurs provisions, procédait lui-même à leur installation, ou y faisait procéder par ses Lieutenants, et recevait leur serment.

Les officiers de l'Amirauté étaient : les Lieutenants généraux, les Lieutenants particuliers, des Juges, Conseillers, Avocats et Procureurs du Roi, puis des Greffiers et Sergents.

Le droit absolu de l'Amiral, quant à la nomination de ses officiers, subsista sans restrictions jusqu'à l'Edit d'avril 1554, par lequel Henri II érigea en titre d'office les charges de l'Amirauté. Désormais, tous les Juges de l'Amirauté ne purent plus exercer sans avoir pris du Roi leurs Lettres de Provisions. Bien que l'Amiral conservât son droit de nomination, il ne possédait plus, en fait, vis-à-vis de ses officiers

qu'un simple droit de présentation. C'était pour lui une notable diminution de bénéfices, indépendamment du préjudice moral ; aussi Henri II lui assigna, comme compensation, une pension annuelle de 6.000 livres, que Henri III supprima en 1582, sous prétexte que la navigation avait beaucoup souffert depuis.

Pendant la période où la charge d'Amiral fut supprimée, de 1629 à 1669, ce fut par le Grand Maître, Chef et Surintendant général de la Navigation et du Commerce, qu'il fut pourvu à la nomination des officiers de l'Amirauté, toujours sous réserve des Lettres de Provisions du Roi. L'Ordonnance de 1681, après le règlement du 12 novembre 1669, ne changea rien à l'état de choses existant[1].

Tant que l'Amiral eut la pleine disposition des charges de judicature dépendant de son office, il n'y eut pas de conditions de capacité requises pour les candidats à ces charges, ou du moins, il n'en est pas fait mention dans les Ordonnances. Celle de

[1] La nomination aux offices de Lieutenants, Conseillers et de nos Avocats et Procureurs, et des Greffiers, Huissiers, Sergents aux sièges généraux et particuliers de l'Amirauté, appartiendra à l'Amiral, sans toutefois qu'ils puissent exercer, qu'après qu'ils auront obtenu nos Lettres de Provisions. — *Ordonnance de 1681*, Livre I, T. I, art. 2.

1373 n'exigeait qu'une garantie, c'est qu'ils fussent de bonne vie, et justes dans leurs sentences.

On ne tarda pas à constater les inconvénients d'un pareil système, qui faisait que parfois, pour résoudre des questions très complexes, il ne se trouvait que des juges d'une incapacité notoire, ne possédant qu'une connaissance très rudimentaire du droit.

L'Ordonnance de 1579, sans désigner spécialement les officiers des Amirautés, exigea, de tous ceux qui prétendaient à un office de judicature, des conditions d'âge : il faudrait désormais avoir 25 ans pour faire partie d'une Cour Souveraine, 30 ans pour être Lieutenant ou Bailli ; il fallait, de plus, avoir subi un examen (art. 108).

L'article 1 du Titre III, Livre I de l'Ordonnance de 1681, énumère en détail les conditions exigées pour être officier de l'Amirauté, Lieutenant, Avocat, Procureur des sièges généraux, comme des sièges particuliers.

Tous les Candidats devaient être gradués, avoir fréquenté le Barreau pendant un temps minimum, fixé à trois ans par l'article 107 de l'Ordonnance de Blois de 1579[1].

L'examen, qu'il fallait subir pour être gradué avait lieu, pour les officiers des Tables de Marbre et des

[1] *Ordonnance de 1579*, art. 108, Isambert, vol. XIV, p. 108.

sièges généraux devant le Parlement, sous la direction de Conseillers et de Présidents, pour les officiers des sièges particuliers devant les Tables de Marbre.

Il portait sur la théorie et la pratique, et sur la connaissance des Ordonnances. Cet examen qui, rigoureusement appliqué, aurait pu avoir de réels avantages, en assurant la valeur professionnelle des nouveaux magistrats, n'était souvent qu'une formalité.

Bien qu'il eût été institué, lors de l'introduction de la vénalité des offices, pour empêcher l'envahissement des Cours et Parlements par des gens dénués de valeur, des candidats étaient reçus : « à condition « qu'il leur seroit dit par celuy qui préside à l'examen... qu'ils estoient reçus, sous l'espérance que « la Cour a eu qu'ils continueroient l'estude, et se « rendroient plus capables[1]. »

Les dispenses s'obtenaient très facilement, surtout pour les fils de magistrats.

Un Edit de mai 1711 décida que les offices de conseillers des sièges particuliers pourraient être obtenus, sans les conditions exigées par l'Ordonnance de 1681, par tous les marchands, négociants, ou gens entendus au fait de la navigation et du com-

[1] La Roche Flavin, *Treize Livres des Parlements*, livre VI, ch. 28, p. 358.

merce. Ils étaient, en ce cas, pourvus par l'Amiral de simples commissions, sans qu'il leur fût besoin de Lettres de Provision du Roi et de réception au Parlement.

Comme il était difficile de trouver aux colon:es des candidats, remplissant les conditions prévues par l'Ordonnance de 1681 pour l'obtention des Offices de judicature de l'Amirauté, l'Edit de 1117, qui y établit cette juridiction, décida que l'on n'exigerait plus aux colonies, pour les lieutenants et procureurs, que l'âge de 25 ans, sans stage ni grade. Il y avait bien un examen, mais ne portant que sur la connaissance des ordonnances et des affaires maritimes ; il se passait devant le Conseil supérieur, établi dans chaque colonie pour y rendre la justice, et recevait appel des sentences des Amirautés coloniales.

Les officiers des sièges coloniaux n'avaient pas de provisions, mais seulement une Commission du grand sceau, révocable *ad nutum*.

Les officiers d'Amirauté acquirent, du fait de l'Edit de 1554, un caractère mixte : ils étaient, à la fois, officiers de l'Amiral et officiers du Roi.

Ils étaient incontestablement officiers de l'Amiral, puisqu'ils étaient nommés et présentés par lui, qu'ils rendaient la justice en son nom, et faisaient exécuter les Ordonnances et Règlements, qu'il avait le droit

de faire sur les choses de son département, et lui payaient le droit annuel de leur office. Mais, d'autre part, c'est du Roi que les officiers d'Amirauté tenaient les Lettres de Provision, sans lesquelles l'Amiral ne pouvait procéder à leur installation, sans lesquelles, non plus, ils n'auraient pu exercer. Ils avaient donc bien aussi la qualité d'officiers royaux.

La répartition des officiers dans les sièges d'Amirauté variait fréquemment.

La Table de Marbre de Paris comprenait :

1° Un Lieutenant général Président.

2° Un Lieutenant particulier.

3° Trois Conseillers.

4° Un Avocat et Procureur du Roi.

5° Un Greffier en chef.

6° Deux Huissiers.

Pour les sièges particuliers, ils furent très longtemps, avant d'être pourvus de tous leurs officiers.

Par un Edit d'avril 1554, Henri II tenta une organisation très confuse en Normandie, établissant des officiers un peu au hasard dans les ports, pour aider les Lieutenants particuliers, faisant même appel à des Conseillers pris dans les juridictions des Eaux et Forêts, pour compléter l'effectif de la Table de Marbre de Rouen : « Considéré, dit le texte de l'Edit, que aisément pourront suffire aux deux juridictions,

d'autant qu'elles s'exercent en un même lieu, et à divers jours. »

Ce désordre dans la composition du personnel des Tribunaux d'amirauté présentait, jointe à l'inamovibilité des charges, de graves inconvénients. Tel officier, ayant un territoire très étendu soumis à sa juridiction, se faisait illégalement remplacer par des commis. Le fait est révélé, comme très fréquent, dans l'enquête dont furent chargés, en 1629, MM. d'Infreville et de Séguiran, sur les côtes du Levant et du Ponant.

La même enquête montra tous les inconvénients qui résultaient de l'irrégularité des soldes payées aux officiers d'Amirauté : à Marseille, par exemple, rapporte M. de Séguiran, ils faisaient payer aux navires le droit de visite *ad libitum*, et prenaient aux étrangers le double de plus qu'aux autres [1].

Il est nécessaire d'ajouter, pour compléter l'exposé de l'organisation de l'Amirauté en France, que trois provinces : la Provence, la Guyenne et la Bretagne, refusèrent pendant longtemps de reconnaître l'autorité de l'Amiral, et d'accepter l'établissement de sa juridiction chez elles.

C'étaient les Gouverneurs de ces provinces qui étaient ses plus déterminés adversaires : ils prétendaient tous être Amiraux-nés de leur gouvernement, et en prenaient le titre.

[1] Cf. *Correspondance de Sourdis*, par E. Süe, vol. III, p. 242.

L'Amiral de Bretagne commandait, depuis le mont Saint-Michel jusqu'à la pointe du Raz ; celui de Guyenne, du Raz à Bayonne ; celui du Levant, en Provence et en Languedoc.

Les Rois de France entamèrent contre ces Amirautés dissidentes une lutte ardente. Ils eurent soin, chaque fois qu'ils le purent, de réunir, sur la tête de l'Amiral de France, les Amirautés provinciales vacantes.

Henri de Montmorency fut Amiral de France et de Guyenne. Philippe de Chabot, en 1525, le marquis de Villars, en 1572, le duc de Joyeuse, en 1582, Charles de Montmorency, en 1596, furent également, à la fois, Amiraux de France et de Bretagne. Mais tous recevaient des provisions séparées pour chacune de leurs dignités.

Cependant, en Provence, bien que cette province eût été réunie à la Couronne de bonne heure, en 1481, les Gouverneurs firent valoir si énergiquement leur titre d'Amiraux-nés du Levant que, jusqu'à ce que cette charge disparût d'elle-même, vers 1640, (car aucun texte ne prononça sa suppression), pas un Amiral de France ne put se dire en même temps Amiral de Provence.

Le motif invoqué par les Gouverneurs de Guyenne,

pour justifier leurs prétentions, est assez curieux pour mériter d'être rapporté. Pendant tout le temps où cette province fut sous leur domination, les Anglais nommèrent des Amiraux, dont l'autorité s'étendait de Bayonne au Raz de Sein. Lorsque Bordeaux fut repris par les Français, en 1453, le traité passé à cette occasion, entre Charles VII et le Roi d'Angleterre, contint cette clause bizarre que la même autorité serait réservée à l'Amiral de Guyenne [1]. Il en fut ainsi jusqu'à l'année 1613, où s'opéra la fusion avec l'Amirauté de France.

La lutte fut beaucoup plus longue en Bretagne.

Avant que cette province n'eût été réunie à la Couronne de France, ses ducs possédaient et exerçaient tous les droits régaliens, par conséquent le droit d'Amirauté, et le traité passé, en 1231, entre saint Louis et Pierre de Dreux, maintint l'état de choses existant.

Après que la Bretagne eût fait retour à la Couronne, ses Gouverneurs et Lieutenants Généraux prétendirent que, successeurs des anciens Ducs, ils devaient conserver les droits d'Amirauté. Ils soutinrent énergiquement leur théorie, bien que la plupart des Amiraux de France eussent presque

[1] Cf. La Popelinière, *l'Amiral de France*, p. 64, et le P. Fournier, *Hydrographie*, p. 318.

tous été en même temps Amiraux de Bretagne, mais toujours par Provisions séparées.

Le pouvoir royal ne put venir à bout de cette opposition tenace, et essaya de transiger. Un accord survint, le 5 avril 1584, entre le Duc de Mercœur, Gouverneur et Lieutenant Général pour le Roi en Bretagne, et le Duc de Joyeuse, Amiral de France, accord qui constituait entre les deux contractants un véritable partage des droits d'Amirauté, congés, passeports, dixième, bris et naufrage.

Devant l'impossibilité d'établir des sièges d'Amirauté, il fut décidé que les Juges royaux continueraient à connaître des choses de la mer, à condition seulement d'en tenir registre séparé afin de réserver pour l'Amiral les droits qui lui appartenaient.

Le conflit, un moment apaisé, reprit en 1596, lorsque Charles de Méru de Montmorency prétendit exercer seul tous les droits et prérogatives attachés à la dignité d'Amiral de France et de Bretagne, dont il venait d'être investi. Le litige était toujours pendant, quand Richelieu résolut d'y mettre fin en faisant publier par Louis XIII l'Édit de février 1641, qui renouvelait la tentative vainement faite en 1554, d'établir des sièges d'Amirauté en Bretagne. Sa mort, survenue peu de temps après, l'empêcha de faire aboutir ses projets.

Les Gouverneurs continuèrent, non seulement à se

maintenir dans les droits auxquels ils prétendaient, mais même à les faire reconnaître par Louis XIV, dans l'Ordonnance de 1684 qu'il édicta spécialement pour la Bretagne.

En 1695, le Roi songea, à cause des profits très élevés que rapportait l'Amirauté de cette province, à la donner au Comte de Toulouse, en échange de la Guyenne dont il était gouverneur.

Mais il fallait, pour cela, déplacer le Duc de Chaulnes, et lui faire accepter un autre Gouvernement. On y réussit, après une lutte rapportée par Saint-Simon de façon très pittoresque [1], et le Comte de Toulouse réunit en une seule les deux charges d'Amiral de France et de Bretagne, qui ne furent plus dorénavant séparées [2].

Dès lors, les conflits cessèrent. Il n'y eut plus dans tout le Royaume que l'Amirauté de France, dont l'autorité fut reconnue sans restrictions.

[1] Cf. *Mémoires de Saint-Simon*, édition Boislisle, vol. II p. 254.

[2] Cf. Arrêt du Conseil du Roi, 30 mai 1701, Arch. Nat., F. 1916.

CHAPITRE III

Compétence des Tribunaux d'Amirauté.

I

Les plus anciens textes parlant de l'Amiral de France, tels que la Transaction passée en 1377 entre le comte d'Eu et Jehan de Vienne, dont il a été parlé dans le chapitre précédent, et l'Ordonnance, dite de 1400, reconnaissent simultanément l'existence de Juges de l'Amirauté, et permettent de dégager les traits caractéristiques de leur compétence [1].

« L'Amiral, dit la Transaction de 1377, est en possession et saisine, à cause de son office, seul et pour le tout, d'avoir toute juridiction, connaissance et punition sur toutes matières et personnes et tous faits et délits ou excès advenus pour occasion du fait de la mer. » L'article 3 de l'Ordonnance de 1400 édicte que l'Amiral « a, ou aura, au droit de son dit office, la cognoissance jurisdiction et punition

[1] L'ordonnance d'avril 1350 se contentait de régler l'appel des sentences, de l'Amirauté (article 22) et de dire dans son article 23, que l'Amiral ou ses Lieutenants ne devaient connaître que des choses leur appartenant. (*Ordonnance des Rois de France*, par de Laurière, vol. II, p. 401).

de tous les faicts de ladite mer et des dépendances, criminellement et civilement ».

Les principales Ordonnances qui eurent, par la suite, l'Amirauté pour objet, sont :

1° L'Ordonnance du 2 octobre 1480, Louis XI, Tours;

2° L'Ordonnance du 12 juillet 1490, Charles VIII, Montil-lez-Tours, Tours ;

3° L'Ordonnance du 15 juillet 1508, Louis XII, Blois;

4° L'Ordonnance du 10 décembre 1511, Louis XII, Blois ;

5° L'Ordonnance de juillet 1517, François Ier, Abbeville ;

6° L'Ordonnance de février 1543, François Ier, Fontainebleau ;

7° Les Lettres Patentes des 24 juin et 6 août 1582, Saint-Germain et Fontainebleau ;

8° L'Ordonnance de 1584 (mars), qui, en ses cent articles, résume celles de 1517 et 43 « reiglant, suivant La Popelinière, les droicts et charges si honourables, et tant nécessaires, à la Couronne mieux qu'ils n'avoient esté » ;

9° Les Ordonnances de janvier 1627 et juin 1629, la première supprimant la charge d'Amiral, la seconde réunissant aux mains de Richelieu tous les pouvoirs sur les choses de la mer.

Toutes les Ordonnances ci-dessus énumérées, principalement celle de 1400, base de toutes les autres, et celles de 1517, 43 et 84 offraient une réelle valeur. Toutefois, plusieurs ne visaient qu'un point spécial de la compétence de l'Amirauté, ayant été élaborées pour répondre à une nécessité pressante du moment (comme l'Ordonnance de 1400 qui s'occupait principalement de la piraterie, dont la répression était alors de toute urgence, pour assurer un peu de sécurité au commerce par mer), et se contentaient d'énumérer les autres points, sans entrer dans les détails.

A mesure que les échanges commerciaux se multiplièrent entre nos nationaux et les pays étrangers, le besoin se fit sentir de plus en plus de règlements précis, visant les cas nouveaux et compliqués à résoudre, qui naissaient fréquemment. D'ailleurs, ce travail de codification est une mesure d'ordre général qui s'impose chaque fois que des règles se sont établies peu à peu, sans lien entre elles.

Ce mouvement de réformes, qui produisit les Ordonnances de 1517, 43 et 84, enfin celle de 1584, d'une portée plus vaste, constituant avec ses cent articles un acheminement vers le Code de la marine, qui manquait encore à la France; ce mouvement devait trouver son couronnement sous Louis XIV.

Ce prince jugea que le commerce maritime florissant qu'il avait suscité, en l'appuyant sur d'importantes Compagnies et une puissante marine, avait besoin, pour continuer à se développer, d'une législation claire et précise. De cette pensée devait naître l'Ordonnance de 1681.

D'après un *Recueil des Pièces sur la compétence de l'Amirauté*[1], c'est à M. le Vayer de Boutigny que devrait être attribuée la rédaction de cette Ordonnance[2].

Il semble qu'une œuvre aussi importante, qui exigeait la revision des lois maritimes et coutumes anciennes, lois Rhodiennes et Romaines, Consulat de la Mer, rôles d'Oleron, sans oublier tous les Edits, Règlements, ordonnances publiés sur la matière depuis le xive siècle, eùt été bien lourde pour un seul homme.

De plus, en 1671, le Roi avait formé le projet de connaître, non seulement l'état des ports du Royaume, mais tout ce qui concernait l'Amirauté, pour y faire les réformes nécessaires, pour composer ensuite un corps d'ordonnances et établir la jurisprudence ; il chargea M. Thibouville, conseiller d'Etat, maître des

[1] Cf. Bibliothèque Nationale, L. XXXIII, f. I.

[2] « Le magistrat était très profond dans la matière et a été le rédacteur de l'*Ordonnance de la Marine de 1681*, qui passe aux yeux des connaisseurs pour un chef-d'œuvre, p. 140, n. A. »

Requêtes de l'Hôtel, de visiter tous les ports du Royaume, et de procéder à une enquête approfondie sur les ordonnances, règlements, statuts et arrêts jusque-là en usage dans les divers sièges d'Amirauté qu'il devait visiter les uns après les autres, en s'adressant pour se documenter à celui des officiers du siège qui lui semblerait le plus apte à le renseigner.

Le résultat de ces observations devait être envoyé à des commissaires nommés par le roi, qui les collationneraient et en composeraient un Code complet d'ordonnances. Le Code devait désormais servir aux Officiers des Amirautés, à l'exclusion de tout autre, pour trancher les questions ligitieuses qui leur seraient soumises.

M. de Thibouville peut donc être considéré comme ayant eu une part prépondérante dans la préparation de l'ordonnance de 1681, mais on ne peut dire, comme le laissait entendre l'auteur anonyme du *Recueil de pièces sur l'Amirauté*, cité plus haut, qu'il en ait assumé seul la rédaction. Ce n'est pas diminuer l'importance de son travail que de reconnaître le mérite de ceux qui coordonnèrent le fruit de ses observations, pour en tirer un corps de doctrine.

L'Ordonnance de 1681 se comporte de 5 livres subdivisés eux-mêmes en titres.

Le livre 1er traite en 14 titres de la matière des

officiers d'amirauté, des conditions de capacité exigées, des divers objets sur lesquels doit porter leur compétence en 1re instance et en appel, — des jugements et de leur exécution, des consuls, des congés, rapports, ajournements et délais, des prescriptions et fins de non recevoir, de la saisie et vente des vaisseaux.

Le livre 2 comprend 10 titres, s'occupant des gens de mer et des bâtiments — de la condition des propriétaires de navires. — Il traite aussi de la théorie des Chartes-Parties, affrètements ou nolissements, des connaissements ou polices de chargement, du fret, de l'engagement des matelots, des contrats à grosse aventure, ou à retour de voyage, des assurances, des avaries, du jet et de la contribution, des prises, lettres de marque, représailles, des testaments et de la succession des décédés en mer, toutes choses de la compétence des officiers de l'Amirauté.

Le livre 4 édicte des mesures de police pour les ports, rades, côtes, rivages de la mer, naufrages, bris et échouements.

Enfin le 5e livre s'occupe de la pêche en mer et de la façon dont la surveillance devait être exercée par les amirautés.

Cet ensemble de mesures, clairement distribuées, ayant emprunté aux lois anciennes ce qu'elles contenaient de bon, tout en le perfectionnant et en l'adaptant aux nécessités du progrès, eut un grand retentissement, même à l'étranger. Des nations hostiles à la France, comme l'Angleterre, ne craignirent pas de faire à l'Ordonnance de 1681 des emprunts importants.

Ce n'était pas le moindre des mérites de l'œuvre nouvelle d'avoir enfin fixé la jurisprudence maritime, dont nos anciennes ordonnances s'étaient aussi peu préoccupées, que, jadis, le droit romain et les lois rhodiennes. Il fallait recourir aux coutumes maritimes des peuples voisins, coutumes souvent rudimentaires, peu claires en tout cas, et peu appropriées aux mœurs de nos nationaux, ou se résigner à juger en équité. C'est donc à un long et délicat travail d'adaptation que durent se livrer les rédacteurs de l'Ordonnance de 1681, et on doit les louer d'avoir su si bien y réussir.

Les dispositions édictées par l'Ordonnance de 1681, qui sont actuellement encore à la base de notre droit

Mémoire sur ce qui est à faire en exécution de la commission donnée à M. d'Herbigny :

« Jusqu'à présent les rois n'ont fait aucune ordonnance de Marine, de sorte que les juges d'Amirauté doivent se servir des jugements d'Oleron et des coutumes étrangères.

« Pour ce qui concerne la police des ports et havres du royaume, il y a quelque chose, mais il faut en faire un Code complet. »

Cf. Arch. nat. *Fonds de l'Amirauté* (4.225).

maritime moderne, furent confirmées par la déclaration du 31 Janvier 1694 [1], par l'Arrêt du Conseil du 19 Avril 1750 [2]. Plusieurs Edits ou Ordonnances vinrent modifier des points de détail, comme la déclaration du 5 Mars 1748, portant suppression du Dixième de l'Amiral, le réglement du 22 Avril 1744 sur l'établissement du Conseil des Prises.

Toutefois, aucun texte ne vint modifier le fond des dispositions de l'Ordonnance de 1681, qui, mieux que toute autre, peut servir de base à l'étude de la Compétence de l'Amirauté.

II

Chef suprême de la mer et des côtes, l'Amiral par l'intermédiaire de ses officiers, y exerce une juridiction privative et absolue. — Elle est privative, en ce qu'aucun autre juge ne peut connaître des cas que les divers Edits ou ordonnances ont déclaré appartenir à la juridiction de l'Amirauté.

Cette interdiction d'empiéter sur les points appartenant aux juge de l'Amiral fut formulée dans presque toutes les Ordonnances ou réglements, notam-

[1] C. Isambert, *Rec. d'Ordre*, Vol. 12, p. 145.
[2] C. Isambert, *Rec. d'Ordre*, Vol. 12, p. 866.

ment, les ordonnances de 1517 [1] Art. 18, de 1543 Art. 46 [2], de 1854 Art. 73 [3].

Les arrêts du Conseil du 14 octobre 1650, du 6 septembre 1661, avaient réitéré ces prohibitions, en frappant d'une amende de 1.500 livres les Juges, membres du Parlement, Baillis ou tous autres, qui y contreviendraient.

L'art. 15 du Livre I, T. II de l'Ordonnance de 1681 édicta, de son côté, une interdiction formelle qui s'étendait, non plus seulement, comme dans les Édits antérieurs, aux Juges ordinaires, mais à tous autres, notamment aux Juges, Consuls, aux Maitres des Requêtes de l'Hôtel, au Grand Conseil [4], et menaçait d'amende arbitraire les contrevenants à ses dispositions.

Les Juges de l'Amirauté avaient le droit d'évoquer les causes de leur compétence portées devant d'autres tribunaux, et de faire défense aux parties de plaider ailleurs que par devant eux, sous peine

[1] C. Isambert, *Rec. d'Ordres*, Vol. 12, p. 145.
[2] C. Isambert, *Rec d'Ordres*, Vol. 12, p. 866.
[3] C. Isambert, *Rec. d'Ordres*, Vol. 14, p. 581.
[4] Faisons défense à tous Prévôts, Châtelains, Viguiers, Baillis, Sénéchaus et autres juges ordinaires, Juges Consuls et des soumissions, aux gens tenant les Requêtes de Notre Hôtel, et à Notre Grand Conseil, de prendre connaissance du cas ci-dessus, circonstances et dépendances, et à Nos Cours de Parlement d'en connaitre en 1re instance... Isamb., Vol. 19, p. 287.

d'amende et de nullité de procédure. Ils usèrent largement de ce droit.

Ratione personæ, le second trait caractéristique de la compétence de l'Amirauté, c'est qu'elle ne tenait aucun compte de la qualité et de la condition des personnes. L'acte d'enregistrement de l'Ordonnance de février 1543 le dit en termes très explicites :

« L'Amiral et ses Officiers jouyront de la jurisdic-
« tion et cognoissance des causes contenues au dit
« article, même entre personnes qui ne sont autre-
« ment subjectes au dit Amiral et à ses Officiers, »

Donc les roturiers comme les nobles, les ecclésiastiques comme les laïcs, étaient soumis à la Juridiction de l'Amirauté, et ne pouvaient invoquer aucun titre pour y échapper, pas même les Lettres de Committimus, ainsi que le sieur de La Martinière en fit l'expérience.

Il avait pris une part d'intérêt dans l'armement d'un navire, et, l'armateur étant venu à mourir, ses créanciers recoururent aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle pour qu'il fût procédé à la vente du bâtiment. La Martinière invoqua son privilège de Committimus, pour faire assigner la veuve de l'armateur devant les Requêtes du Palais. Mais un arrêt du Conseil du Roi, du 10 août 1750, lui donna tort, en s'appuyant sur l'article 1 du T. II de l'Ordonnance de 1681 pour dire que : « l'exclusion des pri-
« vilèges était spécialement prévue, dans le cas où
« se trouvait le sieur de la Martinière, il n'avait pu
« faire valoir le sien aux Requêtes du Palais... » La fin de l'arrêt le renvoya à se pourvoir devant l'Amirauté de la Rochelle [1].

Les étrangers eux-mêmes ne pouvaient se soustraire à la compétence de l'Amirauté. Peut-être, d'ailleurs, ne cherchaient-ils nullement à y échapper.

Ils avaient été, en effet, l'objet de maintes faveurs de la part des Rois qui cherchaient à les attirer le plus possible dans le Royaume : en 1362, Jean II avait exempté de tous droits les marchands portugais venant commercer à Harfleur, faveur que Charles V étendit en 1364 à tous les négociants castillans. C'était encore un privilège que la Royauté accordait aux étrangers, en les soumettant à la juridiction de l'Amirauté. En effet, ses juges étaient plus aptes que tous autres à trancher rapidement et en connaissance de cause, toutes les questions où ils étaient intéressés. Ils offraient plus de garantie, d'impartialité que les juges des petites localités, qui voyaient, la plupart du temps, d'un mauvais œil les étrangers venus pour trafiquer chez eux, et se fai-

[1] Valin, *Commentaire Ordonnance 1681*, Vol. 1, p. 107.

saient facilement les interprètes des jalousies des habitants, au détriment de l'équité.

La compétence de l'Amirauté était en cette matière très étendue. Elle comprenait toutes les contestations qui pouvaient s'élever, soit entre étrangers entre eux, soit entre Français et étrangers aux choses de la mer[1].

François Ier avait créé, par un Edit de Saint-Maur-les-Fossés en 1554, une Chambre des Requêtes près le Parlement de Rouen. Ses officiers étant assez peu occupés, finirent par se faire attribuer les causes des Associés de la Haute Teutonique, Allemands, Anglais, Portugais, Espagnols, en somme, de tous les étrangers.

L'amiral d'Annebaut fit révoquer cette attribution, comme violant une compétence reconnue à sa juridiction par toutes les anciennes ordonnances : celles de 1480, du 12 juillet 1490, du 15 juillet 1508, du 10 décembre 1511, de juillet 1517.

L'Edit de juillet 1554 lui donna raison d'une façon absolue, et fut confirmé par l'article 3 de l'Ordonnance de 1584, et par l'article premier du titre II de l'Ordonnance de 1681. Mais le privilège de juri-

[1] Édit de 1554... Donnons compétence aux juges de l'Amirauté pour tous étrangers... soit que les dits procès et différents soient avec eux. ou avec nos sujets et aucun d'eux pour quelqu'occasion que ce soit.

diction des Etrangers fut considéré désormais comme admis, et ne donna plus lieu à de sérieuses contestations.

Les Compagnies de Commerce Maritime étaient également soumises à la juridiction de l'Amirauté.

Les Lettres Patentes de 1716, homologuant les statuts de la Compagnie de Saint-Domingue, avaient décidé que, par faveur spéciale, toutes les contestations où elle était partie, soit en demandant, soit en défendant même celles où elle voudrait intervenir, iraient en première instance aux Requêtes du Palais, et par appel, au Parlement.

Mais, sur représentations des Officiers de l'Amirauté, le roi revint sur sa décision, et par déclaration du 22 juin 1717, enregistrée au Parlement, le 23 juillet, il fut décidé que « pour ne pas priver les Officiers de l'Amirauté des matières pour lesquelles ils sont institués « toutes les contestations, tant d'ordre civil que d'ordre criminel, où cette Compagnie aurait intérêt, iraient au siège général de l'Amirauté, à Paris, à l'exclusion de tous autres juges, et par appel, au Parlement.

Le privilège dont jouit la Compagnie des Indes de voir attribuer à un bureau particulier de Commissaires du Conseil la connaissance de ses affaires, est une exception qui ne fait que confirmer la règle ; car cette faveur lui fut accordée par un décret spécial.

Il est intéressant de noter que les Officiers de l'Amirauté reçurent également une compétence exclusive pour tous les différends que pourrait faire naître l'exploitation du commerce, dont la Compagnie de la Louisiane reçut le monopole en 1717.

Si, pour les étudier en détail, on veut soumettre à une classification régulière les très nombreuses matières dont l'Amirauté était appelée à connaître, on peut les diviser en matières civiles et criminelles, sans oublier des attributions d'ordre administratif, telles que la police des ports, des rades, et l'observation des règlements qui s'y rapportaient, la surveillance de la pêche, des maîtres et interprètes, des courtiers et, en général, de tous ceux dont les occupations se rapportaient aux choses de la mer, la connaissance des naufrages.

Malheureusement, toutes les anciennes Ordonnances, même celle de 1681, ne mettent pas en relief toutes ces matières d'ordre administratif, qui n'apparaissent que mélangées aux autres, parfois dans le même article.

Le premier point, dont les Officiers d'Amirauté devaient connaître en matière civile, est cité par l'article premier du titre 2 de l'Ordonnance de 1681. Il porte sur tout ce qui avait trait à la construction, aux agrès, apparaux, au ravitaillement, à l'équipe-

ment, et aussi à la vente et à l'adjudication des vaisseaux.

Ces matières avaient toujours été considérées comme de la compétence de l'Amirauté ; on peut dire que l'Ordonnance de 1400 (1373) l'avait implicitement constaté en disant, dans son article 3, que l'Amiral aurait, en raison de son office, la connaissance de toutes les affaires de la mer, au civil comme au criminel. L'Ordonnance de 1584 avait été plus formelle encore dans son article 2.

Nulle juridiction, d'ailleurs, n'aurait été plus compétente que l'Amirauté pour connaître des objets énumérés par l'article premier de l'Ordonnance de 1681, et il est à remarquer que c'est un des rares points de ses attributions qui ne lui fut pas contesté.

D'ailleurs, en tant que chef suprême de la marine, c'était pour l'Amiral, non seulement un droit, mais encore un devoir, de faire surveiller par ses officiers tout ce qui touchait à l'armement des navires ; la sécurité et la prospérité de notre marine y étaient essentiellement intéressées.

L'article 2 de l'Ordonnance de 1681 continue l'exposé des objets de la compétence de l'Amirauté en énumérant partie des innombrables contrats que suscite le commerce maritime : actions procédant de Chartes-Parties, Affrètement, Nolissement,

Connaissements ou police de chargement, engagements ou loyers des matelots, victuailles à eux fournies par les « maîtres », Polices d'Assurance, obligation à la grosse aventure, ou à retour de voyage.

L'Ordonnance de 1400, dans l'article 3 ci-dessus cité, entendait bien comprendre ces matières, dans la formule un peu élastique « affaires de la mer », car, ainsi qu'il a été dit précédemment, l'Amiral fut considéré dès son apparition comme le juge de droit commun pour le commerce maritime. En tous cas, les Ordonnances de 1480 et de 1517 (art. 15), reconnurent la compétence de l'Amirauté pour les contrats maritimes, et, après elles, celle de 1584, dans son article 2. Seulement, comme toutes les conventions ne furent pas connues en même temps, les textes législatifs ne les énumérèrent que peu à peu[1]; le principe n'en existait pas moins.

Malgré tout, si bien établie qu'elle parût, la matière des contrats maritimes fut peut-être une de celles dont la possession fut le plus ardemment disputée à l'Amiral. Les Juges Consuls, ainsi qu'il sera exposé dans le chapitre suivant, parvinrent même,

[1] C'est ainsi que l'édit de 1555 fait mention expresse des conventions d'affrètement et du loyer des matelots, et que l'Ordonnance de 1582 parle, en plus, des connaissements et polices d'assurances.

en 1673, à s'en faire attribuer une partie ; ce ne fut que quelques années plus tard, en 1679, que les juges de l'Amirauté furent définitivement rétablis dans leur droit, par un arrêt qui ne fit que reconnaître une compétence qui avait toujours existé.

Aussi, l'article 2 de l'Ordonnance de 1681 fit-il œuvre utile en énumérant, les uns après les autres, tous les contrats dont la juridiction de l'Amiral avait à connaître. Il coupa court à toute nouvelle contestation pour l'avenir.

On peut se demander d'ailleurs sur quels objets aurait eu à s'exercer la compétence de l'Amirauté, si tout ce qui tient essentiellement à la navigation et au commerce maritime, et à tous les contrats qui en découlent, lui avait été enlevé ; cette juridiction spéciale aurait perdu sa principale raison d'être.

Le rédacteur de l'Ordonnance de 1681, après s'être occupé, dans l'article 2, des contrats maritimes, passe à la question des prises, qui est d'un ordre d'idées assez différent, de bris et de naufrage, des échouements, du jet et de la contribution, des avaries survenues aux vaisseaux et marchandises, de leur chargement, et enfin de l'inventaire et de la délivrance des effets laissés par ceux qui meurent en mer.

Pour suivre l'ordre adopté dans l'article 3, il faut d'abord étudier la matière des prises. L'Amirauté

commença à la connaître dès son apparition, et elle forme la partie la plus importante de l'Ordonnance de 1400 (1373). Il en avait même été question antérieurement, dans un Edit de mars 1356 [1], rendu d'après les cahiers des Etats Généraux. Il est vrai de dire que ce n'était que d'une façon assez vague, puisque dans cet Edit, on ne parle des prises qu'au point de vue du droit qu'avait chacun des sujets du Roi de les piller, « sans que les officiers du Roi pussent demander aucun droit sur le butin faict, à moins que eux et leurs gens n'eussent pris part à l'action, auquel cas ils partageaient au sol et à la livre, sauf le droit de l'Amiral sur ce qui regardait la mer. » C'était là une réglementation, non des prises, mais de leur pillage.

L'ordonnance de 1490, article 6, indiqua la procédure que devaient suivre les officiers de l'Amiral, à qui les prises devaient revenir en raison de son droit de souveraineté sur les mers.

Il leur fallait, tout d'abord, procéder à une enquête sur les conditions dans lesquelle la capture s'était faite. Ils devaient ensuite interroger séparément chacun des preneurs sur le lieu où elle s'était effectuée, faire examiner le navire et sa cargaison par des experts et, sur les données ainsi recueillies,

[1] Cf. Pardessus, *Ordonnances des Rois de France*, vol. III, p. 123.

les officiers d'Amirauté jugeaient si véritablement la prise était valable ; s'ils la considéraient comme telle, l'Amiral, ou presque toujours son lieutenant, en faisait délivrance au preneur, tout en conservant son nom pour avoir toujours recours contre lui.

Si la capture semblait suspecte, le navire était mis en garde, aux frais des preneurs, pour un supplément d'enquête ; si, au contraire, il n'y avait « trop grande suspection », le représentant de l'Amiral pouvait ordonner la délivrance de la prise, mais contre caution, et après sérieux inventaire.

Il ressort de cet exposé de la procédure, prescrite par l'ordonnance de 1400, que l'Amiral ou son lieutenant étaient alors seuls juges de la validité des prises, dont la délivrance était entourée de précautions assez insuffisantes. Malgré leur interrogatoire individuel, rien ne garantissait contre une collision des gens de l'équipage, et il n'était pas question d'enquête auprès des prisonniers, avant que l'article 3 de l'ordonnance de 1517 [1] n'édictât cette disposition, pourtant assez nécessaire.

De plus, comme il arrivait souvent que les preneurs se débarrassaient de l'équipage capturé, la même ordonnance invita l'Amiral à exiger d'eux la production des papiers du bâtiment.

[1] Isambert, vol. XII, p. 139.

L'ordonnance de 1543 (art. 20) [1] ne modifia pas la procédure des prises, pas plus que celle de 1584 (art. 33) [2]. Elles laissèrent toujours l'Amiral décider souverainement de la valeur d'une prise, par l'intermédiaire de ses officiers, qui avaient seulement la faculté de renvoyer devant lui les matières de grand prix, quand ils voyaient qu'ils ne pouvaient arriver à en juger (Article 24, ordonnance de 1400).

Les officiers d'Amirauté, il est important de le remarquer, ne jugeaient pas en dernier ressort, et appel de leurs décisions pouvait être fait à la Table de Marbre ou au Parlement ; rien n'égalait, paraît-il, la longueur de leurs procédures, et les frais qu'elles entraînaient.

Il fallait une réforme, car il était aussi bien de l'intérêt du preneur que de celui du capturé que le sort de la prise fût décidé promptement.

On crut trouver un remède dans le nouveau système qu'inaugura l'article 6 de la déclaration du Roi du 1er février 1650 [3].

Désormais, les officiers d'Amirauté ne firent plus que l'instruction des prises, et durent envoyer la procédure au Grand-Maitre de la Navigation et du

[1] Isambert, vol. XII, p. 856.
[2] Isambert, vol. XIV, p. 563.
[3] Valin, *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, vol. II, p. 280.

Commerce qui, seul, devait juger les prises « en la manière accoutumée suivant les Ordonnances », dit le texte de l'Edit.

Il semble que cette méthode, loin de diminuer la longueur des procès pour les prises, dut les augmenter. Quoi qu'il en soit, tant que Richelieu et la Reine Mère furent à la tête de la marine, personne n'osa réclamer contre leurs décisions, bien qu'elles fussent susceptibles d'appel.

Mais, lorsque le Duc de Vendôme devint Grand Maître, les appels devinrent si fréquents, qu'il fallut de nouveau aviser.

On décida de former un Conseil comprenant des Conseillers d'État, des Maîtres des Requêtes, qui, sous la présidence et au nom de l'Amiral, jugerait les prises privativement à tous autres juges. Ses décisions étaient exécutoires par provision, contre caution de la partie intéressée, et on pouvait en appeler devant le Conseil du Roi.

Les Lettres patentes du 20 décembre 1659 fondèrent ainsi le Premier Conseil des Prises.

Au Duc de Vendôme succéda, comme Amiral de France, le Comte de Vermandois, encore enfant et incapable de présider le Conseil des Prises; durant sa minorité, les jugements furent rendus au nom du Roi.

Un Règlement du 9 mars 1695 décida que le juge-

ment des Prises, bris et échouements, serait rendu, sur instruction des officiers d'amirauté, par l'Amiral de France et des Commissaires nommés par le Roi pour tenir Conseil avec lui. Mais, désormais, l'appel de leurs sentences irait au Conseil Royal des Finances [1].

Le Règlement du 23 avril 1744 ne fit que confirmer les dispositions édictées en 1695, et le Conseil des Prises se tint toujours chez, et sous la présidence de l'Amiral.

Que l'Amiral fût présent ou non, les jugements étaient toujours rendus en son nom; lui seul ordonnait l'exécution du jugement de la prise et son partage.

C'étaient les officiers du siège d'Amirauté, où avait été faite l'inspection, qui assuraient l'exécution de la décision du Conseil. De cette exécution on pouvait appeler, mais ni devant les Tables de marbre, ni devant le Parlement. Or, comme le Conseil des Prises ne jugeait qu'en 1re instance, on usait pour le rendre juge de l'appel, du subterfuge suivant : Un arrêté du Conseil lui en renvoyait la connaissance, avec interdiction aux autres juges d'en connaître.

C'était, paraît-il, un moyen d'éviter les grands

[1] Cf. *Mémoires de Saint-Simon*, édition Boislisle, vol. 6, p. 498, et vol. 7, p. 231.

frais et la longueur de la procédure des Tables de marbre et Parlements.

L'Ordonnance du 4 août 1781 dépouilla les Officiers d'Amirauté du droit qu'ils avaient de procéder à la liquidation et au partage des prises, au profit des Intendants et Ordonnateurs de la Marine [1].

Telles étaient les attributions de l'Amiral et de ses Officiers par rapport aux prises. Les modifications importantes qu'elles subirent nécessitaient un certain développement.

Indépendamment des Prises, les Officiers d'Amirauté connaissaient des bris, naufrages, échouements, du jet et de la contribution, des avaries et dommages aux vaisseaux et à leur chargement.

Si le chapitre des Prises est traité en détail par les premières Ordonnances, il n'en est pas de même pour ces matières; on en chercherait vainement mention dans celles de 1400 et de 1517.

Cependant, il n'a jamais été mis en doute qu'elles fussent de la compétence de l'Amirauté. S'il n'en a pas été fait mention dans les textes antérieurs à l'Ordonnance de 1584 (art. 33), on peut supposer que c'est parce que l'on considérait ces objets comme implicitement compris dans la formule établissant la compétence de l'Amiral « pour toutes autres choses quelconques survenant à la mer et par les

[1] Cf. Guyot, *Répertoire de Jurisprudence*, vol. 1, p. 640.

grèves [1] », et qu'ils étaient regardés comme compris dans le « fait de la mer ».

En tous cas, l'Ordonnance de 1584 établit formellement, dans son article 22 [2], la compétence de l'Amirauté : « Si, pour raison des naufrages et bris, « marchandises et biens jetez à terre et en gravage « de la mer, tirez, sauvez ou eschouez le long de « la côste de la mer, il y a procès et différend, la « cognoyssance et jurisdiction en appartiendra au « dit Amiral ou à ses Lieutenants, privativement à « tous autres. »

C'était une mesure d'humanité que d'établir enfin, d'une façon formelle, une juridiction pour les naufragés, car, non seulement dans l'antiquité, mais longtemps après, encore, les malheureux, jetés à la côte par la tempête, étaient certains de se voir complètement dépouillés par les populations, et même par les seigneurs riverains de la mer qui prétendaient que ce qui provenait d'un naufrage leur appartenait, en vertu de leurs droits féodaux [3].

Les Rôles d'Oléron avaient déjà menacé les pillards d'être traités comme larrons; le troisième Concile de Latran prononça contre eux la peine de l'excommunication.

[1] Cf. *Recueil de pièces sur l'Amirauté*, p. 37.
[2] Cf. Isambert, vol. XIV, p. 561.
[3] Cf. E. Sue, *Marine française au temps de Richelieu.*

L'article 1er, tome IX, livre IV, de l'Ordonnance de 1681, déclare que les équipages, vaisseaux, et leur chargement, jetés par la tempête sur les côtes du Royaume, ou y étant échoués, seraient dorénavant, sous la sauvegarde et la protection du Roi, qu'il s'agît de Français ou d'étrangers, d'alliés ou d'ennemis ; même, si le vaisseau naufragé était monté par des pirates, ceux-ci devaient être sauvegardés par les officiers d'amirauté. Cette mesure avait pour but de s'opposer à l'article 45 des Rôles d'Oléron, qui autorisait chacun à piller les ennemis de la foi catholique et les pirates [1].

La compétence des Juges de l'Amirauté était justifiée à un double titre : D'abord, parce que l'Amiral avait la police de toutes les côtes du Royaume; en second lieu, parce qu'il pouvait tirer éventuellement un profit des objets naufragés. En effet, si les propriétaires ne réclamaient pas, dans l'an et jour, il y avait lieu à un partage de ces objets, entre le Roi, (ou les seigneurs à qui il avait fait don de son droit), et l'Amiral. Or, il fallait qu'il fût procédé à la conservation des vaisseaux, ou du moins, des marchandises naufragées, et nulle juridiction n'était plus

[1] « Si ils (les naufragés) sont pyrates, pilleurs ou escumeurs de mer, ou Turcs et austres ennemis de nostre dicte foy catholique, chascun peut prendre sur eux comme sur chiens ». (Pardessus, *Anciennes Lois Maritimes*).

indiquée que l'Amirauté, pour veiller au maintien des droits de l'Amiral, son chef.

Sitôt avertis par les habitants d'une paroisse voisine de la mer qu'il venait de se produire un naufrage, les officiers du siège d'Amirauté le plus proche devaient se rendre sur les lieux, faire sauver ce qu'il était possible, et se saisir des papiers du bord. Il leur fallait ensuite recevoir les déclarations des officiers et de l'équipage, dresser procès-verbal de l'état du navire, et procéder à l'inventaire de sa cargaison. Ils faisaient mettre tout ce qui avait été arraché aux flots en lieu sûr, et procédaient à l'arrestation des coupables, s'il y avait eu quelque pillage ; le tout, sous peine d'interdiction de leur charge, et de responsabilité envers les intéressés, des pertes et dommages subis par leur faute.

Valin raconte que la présence des officiers de l'Amirauté, qui eût dû constituer une sécurité pour les naufragés, puisqu'elle empêchait le pillage, était souvent fort redoutée, car ils donnaient fréquemment, paraît-il, des ordres contradictoires qui nuisaient au sauvetage, et ils exagéraient beaucoup les frais.

A défaut de réclamation dans le mois, les officiers d'Amirauté devaient procéder à la vente des marchandises périssables, et en dresser procès-verbal. (C'est seulement à ce moment que les ouvriers, qui

avaient coopéré au sauvetage, recevaient leur salaire, prélevé sur le produit de la vente). Par leurs soins, il devait même être procédé à une vente totale, si les marchandises ne pouvaient être conservées, et les officiers étaient responsables des deniers. A aucun prix, ils ne pouvaient se porter adjudicataires, sous peine de privation de leur charge.

Cette interdiction déjà prononcée par l'article 34, Livre III, Tome IX, de l'Ordonnance de 1681, au sujet des marchandises, et en général de tout ce qui provenait des prises, était une mesure d'ordre général. Sa violation entraînait pour les coupables le crime de prévarication. L'Ordonnance de Blois, dans son article 114, et l'Ordonnance de 1629 (Code Michaud), article 94 [1], avaient déjà prévu le cas ; mais la sanction était plus douce que celle prononcée par l'Ordonnance de 1681 ; elle ne prévoyait qu'une amende, et, bien entendu, la nullité de l'acte.

Si les propriétaires des navires et marchandises échoués les réclamaient dans l'an et jour, c'étaient les officiers d'Amirauté qui procédaient à la délivrance, contre remboursement des frais de sauvetage. Si la vente avait dû être effectuée, la restitu-

[1] *Ordonnance de 1629* (Code Michaud), article 94, Cf. Isambert, vol. XVI, p. 254.

tion aux ayants-droit se faisait naturellement en nature.

Mais la compétence des officiers de l'Amiral subissait une sérieuse diminution pour les naufrages et échouements de navires ennemis, survenant en temps de guerre. Le Règlement du 9 mars 1695 en attribuait, en ce cas, la connaissance comme pour les prises, au Conseil des Prises, et ne laissait à l'Amirauté qu'un simple droit d'instruction.

La pratique étendait même notablement la portée du Règlement de 1695, car tout navire venant à naufrager ou à s'échouer en temps de guerre, était, jusqu'à preuve du contraire, réputé ennemi. Si donc, en ce cas, les intéressés s'adressaient aux officiers de l'Amirauté, ceux-ci ne pouvaient que renvoyer les parties devant le Conseil des Prises, qui décidait, sous la présidence de l'Amiral [1].

L'article 3 du Tome II Livre I, de l'Ordonnance de 1681, mêlant le droit public et le droit privé, énumère comme étant de la compétence de l'Amirauté, après les naufrages, échouements, bris, etc., le Jet, la Contribution et les Avaries.

Bien que les Ordonnances antérieures n'eussent

[1] Un jugement du Conseil des Prises de 1756 prononça, au profit du Roi, la confiscation, avec toute sa cargaison, d'un navire prétendu espagnol, en réalité anglais, qui s'était échoué près de la Rochelle.

pas parlé d'une façon explicite de ces matières, elles se rattachent aux contrats maritimes, de telle façon qu'il n'a jamais pu y avoir doute sur le point de savoir si l'Amirauté était justifiée à en connaître.

Le règlement des questions de Jet, Contribution et Avaries, donnait lieu à une procédure assez longue, comme il arrivait presque toujours sous l'Ancien Régime.

Au premier port où le navire abordait après le jet, le capitaine devait faire sa déclaration au Greffe de l'Amirauté, et les officiers, pour se juger de la part contributive de chacune des parties, devaient se faire représenter tous les connaissements, au besoin même les factures, et réglaient la valeur des marchandises d'après le prix courant, au lieu de la décharge du bâtiment, des denrées de même qualité.

Les articles 11 à 19 du Livre III, du Titre 8 de l'Ordonnance de 1681, entrent dans des détails très minutieux sur cette matière, qui présente des difficultés multiples, et comptait parmi les plus délicates qu'eût à enregistrer l'Amirauté.

Le règlement des avaries et dommages aux bâtiments était confié à l'Amirauté, comme une suite de l'attribution qui lui fut toujours faite de toutes les causes se rapportant aux choses de la mer. Sa compétence s'étendait même au cas d'abordage entre un

navire de commerce et un vaisseau de la marine royale, auquel cas la procédure était faite en présence d'un officier du Roi. Valin cite, à cet égard, le cas d'une collision survenue, en avril 1763, entre une flûte de la flotte de guerre, « la Chèvre », et « la Couronne », bâtiment de commerce. Le règlement en fut demandé à l'Amirauté de la Rochelle. Les juges estimèrent probablement trop bas les avaries du bâtiment de guerre, car leur décision fut cassée par un arrêt du Conseil du 27 juillet 1753, qui renvoya les armateurs de la Couronne devant le Conseil du Roi.

Mais ce renvoi n'infirmait nullement la compétence de l'Amirauté, car les officiers ayant, tout d'abord, différé de recevoir la Requête des armateurs, par déférence pour le Roi, celui-ci fit savoir par l'intermédiaire de M. de Givry, Intendant de la Marine : « que le Roi était, en pareil cas, vis-à-vis de ses sujets, un particulier soumis aux décisions de l'Ordonnance de 1681, tout autant que le dernier des négociants; cela devait suffire pour lever les doutes des Officiers de l'Amirauté, et les déterminer à aller en avant, qu'il fallait nécessairement le jugement de l'Amirauté pour la décharge en la Cour des Comptes. »

L'inventaire et la délivrance des effets laissés par les gens, morts en mer, avait déjà été mentionnée

par l'article 76 de l'Ordonnance de 1584 comme faisant partie des attributions de l'Amirauté. L'Ordonnance de 1681, dans la fin de l'article 3 du Titre II, ne fait que reproduire ses dispositions.

La compétence de l'Amirauté se justifiait d'abord, par le droit de police générale que son chef, l'Amiral, exerçait sur le domaine maritime du Royaume. En second lieu, celui-ci, aussi bien que le Roi, était intéressé à la question par le droit de deshérence qu'il exerçait à défaut de réclamation; sa juridiction pouvait donc être appelée à défendre ses intérêts.

A partir de 1720, il fut décidé, que c'était au greffe de l'Amirauté du lieu de désarmement du navire que les capitaines devraient, désormais, déposer l'inventaire des effets des gens morts en mer, qui, jusque-là, était remis aux mains des héritiers ou légataires. Ceux qui avaient quelque titre à en réclamer la délivrance devaient produire la justification de leur demande, et présenter une requête au Juge de l'Amirauté, à fin de main-levée; et celui-ci rendait une Ordonnance, pour accorder ou refuser la délivrance demandée, après communication des pièces au Procureur du Roi, à l'Officier des classes, et au Receveur des droits de l'Amiral.

L'Amiral de France était, comme cela a déjà été dit, en possession de droits très nombreux et très

lucratifs : droit de Congé, droit de Tiers, de Dixième, d'Ancrage, de Balises, que tous les anciens textes s'accordaient à qualifier de « Droits Royaux », c'est-à-dire, ayant appartenu primitivement au Roi, et concédés par lui à l'Amiral, pour rehausser sa charge.

On conçoit que ces privilèges, qui excitèrent beaucoup de convoitises, aient dû être parfois énergiquement défendus.

Les premières Ordonnances constataient que les Officiers des Amirautés étaient les Conservateurs naturels de ces droits. Celle du 2 octobre 1480 est très précise sur ce point, et ses dispositions furent reproduites par tous les textes législatifs qui, postérieurement, s'occupèrent des choses de la mer.

Les Juges d'Amirauté avaient, à ce point de vue, une double mission. Tout d'abord, ils devaient veiller à ce que ces droits fussent payés régulièrement, et connaître, à cause de leur caractère maritime, de tous ceux dus, ou seulement prétendus par les seigneurs sur les grèves de la mer ou sur les bâtiments entrant ou sortant des ports. Ils devaient apprécier leur légitimité, et pouvaient prononcer condamnation contre ceux qui en étaient redevables.

En second lieu, les Officiers d'Amirauté devaient veiller à ce que ces droits fussent perçus, dans la limite des tarifs, par les Receveurs chargés de les

recueillir[1], et la précaution était loin d'être inutile.

La légitimité des droits maritimes, prétendus par les Seigneurs riverains de la mer, était un des points les plus délicats qu'eussent à solutionner les Juges de l'Amirauté. Ils étaient en si grand nombre, encore au début du XVII[e] siècle, qu'ils causaient dans l'administration de la marine le plus grand désordre[2].

Lors de l'enquête faite en 1634 sur les côtes de l'Océan et de la Manche, M. d'Infreville constata que dans la seule juridiction d'Abbeville, le droit de guet était prétendu, à la fois, par les gouverneurs de Montreuil et du Crotoy, et, pour la région du Marquenterre, par le Comte de Soissons et le sieur de Rambures, qui exigeait également le droit de naufrage pour le Crotoy, dont il se déclarait Vice-

[1] Bien que l'Ordonnance de 1584 dans son article 14, et celle de 1629, article 445, eussent prescrit d'inscrire sur un tableau, affiché au Greffe de l'Amirauté et au lieu de leur recette, le tarif légal des droits à percevoir, ils étaient souvent perçus d'une façon trop fantaisiste, et souvent les Officiers d'Amirauté, eux-mêmes, ne craignaient pas de les majorer. Ils avaient assujetti les patrons des barques du Pouliguen, même ayant un Congé, à payer un droit de 35 sous à chaque relâche. — Cf. *Code Louis XV*, vol. I, p. 285.

[2] Cf. *Préface de la Correspondance de Sourdis*, E. Suë, Vol. 1, p. 25.

Amiral. A Ault, Madame de Guise réclamait tous les droits d'Amirauté, et celui de nommer aux offices.

Il en était à peu près de même sur tout le littoral, aussi bien dans le Levant, que dans le Ponant. A Marseille, le sieur de Libertat percevait sur tous les navires, français ou étrangers, un droit qui s'élevait à 1 1/2 0/0, qui lui avait été accordé par Henri IV.

En raison des entraves qu'imposaient au commerce toutes ces taxes, Louis XV décida, en 1739, d'établir une Commission, chargée de vérifier les titres invoqués par les Seigneurs pour les justifier, et décida qu'il ne pourrait plus en être établi de nouvelles.

La création de cette Commission suspendit la compétence de l'Amirauté, quant au contentieux des droits, mais sans la supprimer en aucune manière, puisque c'était la juridiction de l'Amiral qui était chargée d'assurer l'exécution des jugements rendus par la dite Commission[1].

La connaissance de la pêche en mer, dans les

[1] Pourtant un arrêt du Conseil du 24 janvier 1756 décida que les travaux de la Commission seraient désormais portés au Conseil du Roi, pour qu'il y fût statué par arrêt. La compétence des officiers d'Amirauté, quant aux droits prétendus par les Seigneurs, désormais, fut sans application pratique.

étangs salés, et aussi pour les rivières navigables, jusqu'au point où se fait sentir le grand flot de Mars, est reconnue à l'Amirauté par l'article 5 du T. II.

S'il avait pu y avoir doute sur la légitimité de sa compétence sur des questions de cet ordre, qui sont par excellence « du fait de la mer », indépendamment de l'article 2 de l'Ordonnance de 1584, qui énonce formellement les *pescheries* parmi les matières à la juridiction de l'Amirauté; l'article 49 de l'Ordonnance de 1553, donnant à l'Amiral le droit de délivrer des autorisations de pêche à l'ennemi, même en temps de guerre, n'aurait laissé planer aucun équivoque sur le bon droit de l'Amirauté.

Sa compétence avait une double objet :

1° Se saisir de toutes les querelles, délits ou crimes qui pouvaient naître du fait de la pêche, du moment qu'ils s'étaient accomplis sur les bateaux, barques ou bâtiments de mer, ou sur les grèves, ports et havres.

2° Faire respecter les règlements relatifs à la pêche, c'est-à-dire visiter les filets et autres engins, pour s'assurer qu'ils étaient conformes aux dimensions et types prescrits, et se saisir des contraventions dressées en cas de violation.

On trouve donc dans l'article 5 une triple compé-

tence : criminelle, civile et administrative au profit de l'Amirauté.

Parmi les règlements, dont cette juridiction était chargée d'assurer le respect, il en est un qui est assez curieux ; c'est celui édicté par l'article 7 de la Déclaration royale du 5 février 1729, qui déclarait poissons royaux, les dauphins, esturgeons et saumons, et attribuait au Roi ceux qui étaient trouvés échoués au rivage.

La compétence des Juges de l'Amirauté ne se bornait pas à la pêche elle-même ; elle s'étendait, selon le deuxième paragraphe de l'article 5, à tous les différends que suscitait la vente en gros du poisson, dans la limite des grèves, ports et havres, bien entendu ; car, au delà, c'étaient les Juges ordinaires qui étaient appelés à en connaître. Mais Valin commet une erreur quand il étend leur compétence pour la vente du poisson *dans les barques* ; l'article 5 déclare formellement qu'elle appartient aux juges de l'Amirauté.

Pour la surveillance des pêcheries, l'Amirauté vit suspendre son droit par la Commission établie en 1739 pour vérifier les droits d'Amirauté prétendus par les seigneurs, et qui eut à s'occuper également des établissements de pêches dont ils invoquaient la propriété.

L'article 6 établit la compétence des Juges de

l'Amiral pour les dommages causés par des bâtiments aux pêcheries ou réciproquement, et semble vouloir l'étendre même à tout le cours des rivières navigables [1] ; mais elle ne pouvait certainement pas dépasser la partie où le flot de marée se fait sentir ; le contraire eût été en contradiction avec la jurisprudence maritime de l'époque, qui est encore en vigueur de nos jours. Au delà, c'était la juridiction des Eaux et Forêts qui devenait compétente, et, plus haut, dans la partie non navigable des cours d'eau, selon qu'ils avaient ou n'avaient pas une largeur de sept pieds, les seigneurs hauts justiciers et simplement riverains [2].

L'Amirauté était encore compétente sur les chemins de halage pour les vaisseaux, dans la rivière, sous réserve de titre ou possession contraire, comme c'était le cas à Bordeaux, où les Jurats y avaient la juridiction civile et criminelle, grâce à un arrêt du Conseil du 7 juillet 1687.

En vertu de son droit général de police, l'Amiral devait, par ses Officiers, connaître des dommages faits par la mer aux quais, digues, jetées, et toujours les maintenir en bon état. C'était un cas encore de juridiction administrative. Si ces constructions avaient été concédées à des particuliers, ceux-ci

[1] Cf. Isambert, vol. XIX, p. 286.
[2] Cf. Guyot, *Répertoire de Jurisprudence*, vol. XV, p. 729.

étaient autorisés à percevoir certains droits, d'amarrage, entre autres, mais à condition d'en assurer l'entretien, ce à quoi les Juges de l'Amirauté pouvaient les contraindre.

Toujours en vertu de son droit de police, l'Amiral devait faire procéder par ses officiers à la levée des corps noyés, et la compétence de sa juridiction s'étendait même à ceux des gens de mer, morts en conduisant leurs bâtiments dans les rivières navigables, au delà du point où le flot de Mars se fait sentir.

Ce droit fut reconnu à l'Amiral par toutes ordonnances sur la marine, de 1480 à 1584, avant de lui être confirmé par l'article 8 du Titre 2, L. 1 de l'Ordonnance de 1681.

Dès qu'il avait reçu avis de la découverte du cadavre, le Lieutenant de l'Amirauté devait se transporter sur les lieux avec le Procureur du Roi, le greffier et un chirurgien, pour procéder à sa visite, établir l'état civil, et rendre le corps aux parents. A leur défaut, il devait faire procéder à l'inhumation, sauf le cas où il y avait soupçon de crime, car alors, l'officier de l'Amiral devait faire toutes les enquêtes nécessaires pour retrouver le ou les coupables.

La juridiction de l'Amirauté s'étendait, en cette matière, comme en celles précédemment énumérées, sur les rivières navigables et flottables dans les

limites habituelles ; et si l'article 6 ne parle que des gens de mer qui s'y étaient noyés, il est certain qu'il faut y ajouter toutes les autres personnes, car c'est le lieu, où le cadavre avait été trouvé, qui fixait la compétence ou la nom compétence de l'Amirauté. Ainsi en jugea un arrêt du 9 mars 1696, à Rouen, tranchant un conflit entre les Officiers de l'Amirauté et le Sénéchal du lieu, au sujet d'un cadavre trouvé près d'une falaise.

L'argent et toutes autres choses de prix trouvées sur les corps devaient, à la diligence des Officiers, être déposés au greffe de l'Amirauté, où ils pouvaient être réclamés dans l'an et jour, faute de quoi ils étaient partagés par tiers entre le Roi, l'Amiral et l'inventeur du cadavre, après déduction des frais de justice et d'inhumation[1]. Mais il n'y avait lieu à partager que pour ce qui était trouvé sur le corps ; le reste allait, sauf réclamation, aux Invalides de la Marine.

L'obligation, imposée par l'art. 9 du T. II de l'Ordonnance de 1681 aux officiers de l'Amirauté, d'assister aux revues des gens de paroisse, soumis au guet de la mer, procède du caractère militaire de l'Amiral chargé de la défense des côtes, aussi bien que du commandement de la flotte.

Le service de guet fut organisé de bonne heure,

[1] Cf. Isambert, vol. XIX, p. 354.

par les Ordonnances de 1517 (art. 30) [1], de 1543, art. 8 [2], et de 1584, art. 19 [3], et on aurait pu difficilement s'en passer, par ces temps de guerres perpétuelles.

Le guet donnait lieu à la perception d'un droit de 5 sols pour l'Amiral, même en temps de paix, où il n'avait pas lieu la plupart du temps. En temps de guerre, il n'était dû que par les défaillants, mais s'augmentait d'une amende.

Sans qu'aucun acte l'eût formellement aboli, le droit de guet, perçu par les Receveurs de l'Amiral, s'éteignit par non usage. Ce qui subsista, ce fut une amende prononcée contre les défaillants, en temps de guerre, qui, de 30 sols d'abord, était laissée à l'arbitraire du juge d'Amirauté, en cas de récidive, jusqu'à 40 sols (Règlement du 28 janvier 1716).

Tous les délits commis par les gens obligés à la garde des côtes, pendant, bien entendu, qu'ils étaient sous les armes, soit en temps de guerre, soit en temps de paix, pendant les revues qui ne se

[1] Cf. *Isambert*, vol. XII, p. 148.
[2] Cf. *Isambert*, vol. XIV, p. 560.
[3] Les Capitaines des Compagnies de Gardes-Côtes recevaient des Commissions du Roi, et devaient en prendre attache de l'Amiral de France. Ils faisaient enregistrer leurs Commissions au Greffe de l'Amirauté qui percevait un droit de 20 francs. Ordonnance du 16 juillet 1737. Cf. *Code Louis XV*, vol. VIII, p. 451.

renouvelaient que tous les 2 ans, étaient jugés par les officiers des Amirautés. Leurs sentences étaient exécutoires, nonobstant et sans préjudice de l'Appel, jusqu'à 50 livres. (Règlement du 28 janvier 1716).

De même, ressortissaient à l'Amirauté tous les différends qui s'élevaient à l'occasion du guet, entre autres les demandes d'exceptions, très fréquentes, surtout au temps où la garde devait être fournie, même en paix.

Les officiers de l'Amirauté, ayant la surveillance de tout ce qui avait trait à la navigation sur mer, et devant avoir soin que les armements ou constructions de navires se fissent dans de bonnes conditions, il était naturel qu'ils procédassent, ainsi que le prescrivait l'art. 11 du T. II de l'Ordonnance de 1681, à la réception de tous les ouvriers travaillant aux vaisseaux : charpentiers, calfats, cordiers, voiliers, et qu'ils s'assurassent de leur capacité professionnelle, avant de les admettre à la maîtrise [1]. Ils

[1] La navigation avait beaucoup souffert, dans le Royaume, des Guerres de Religion, et les ouvriers des constructions navales firent à peu près défaut. Pour remédier à cette situation, et pouvoir au moins compter sur la valeur professionnelle de ceux qui restaient, plusieurs Règlements furent faits pour soumettre leurs métiers aux lois de l'apprentissage et de la maîtrise, sous la direction des officiers d'Amirauté. — (Ordonnances de mars 1584, art. 96, et de 1629, article 38).

devaient aussi connaître des malversations volontaires ou involontaires qu'ils commettaient. Il y avait là une mesure d'intérêt général, indispensable à la sécurité de la navigation.

Cependant, pour les cordiers et les autres ouvriers ne travaillant pas exclusivement pour la marine, les officiers d'Amirauté n'avaient pas le droit exclusif de les recevoir maîtres, ni de connaître de leurs fautes professionnelles : ce privilège appartenait aux officiers ordinaires. Néanmoins, dès que la fourniture était faite pour la marine, sa destination entraînait la compétence privative de l'Amirauté.

Non seulement les ouvriers spécialistes des constructions navales, mais encore tous ceux exerçant une profession se rapprochant des choses de la mer, pouvaient, en cas de nécessité urgente, être requis par les officiers de l'Amirauté, qui seuls, décidaient si les excuses invoquées par eux étaient valables, et avaient, seuls, qualité pour leur payer le prix de leur travail.

Lorsqu'il y avait Maîtrise, deux jurés ou prud'hommes étaient élus annuellement par les charpentiers et calfats, mais, pour que leur choix fût valable, il fallait qu'il fût approuvé par les officiers de l'Amiral[1]. Ces dispositions, édictées pour la première

[1] Les jurés ou prud'hommes avaient pour mission, lorsqu'une contestation s'élevait sur la défectuosité des ouvrages,

fois par l'art. 96 de l'Ordonnance de mars 1584, furent confirmées par l'article 2 du Titre 9, L. 2, de l'Ordonnance de 1681.

Telles étaient les matières formant la compétence, au civil, des juges d'Amirauté.

Énumérées les unes après les autres, par les anciennes Ordonnances, codifiées par celles de 1681, elles offraient un champ très vaste à l'activité des officiers de l'Amiral de France, qui avaient cependant aussi à connaître au criminel, de questions importantes, et souvent délicates.

L'art. 10 du Titre 2, L. 1, de l'Ordonnance de 1681, a pour objet la répression, par l'Amirauté, de la Piraterie, du Pillage, de la Désertion des équipages, en somme, de tous les crimes et délits commis sur la mer, les ports, havres et grèves. Ce ne fut que sous François Ier, par Edit du 27 février 1534, que les limites de sa compétence furent élargies jusqu'aux rivières navigables, « leurs rivages, costes, portz et « havres enclos, tant ès villes et bourgades que « dehors, que la mer cousvre et descouvre, et « tant que le grand flô de mars se peut estendre[1]. »

de faire, lorsque les officiers d'Amirauté la réclamaient, une inspection des travaux. Ils devaient constater les avaries causées aux navires par abordage, ou tout autre accident, et s'assurer que le navire était en état de tenir la mer.

[1] Ancienne coll. Serilly. Fonds manuscrit français, n° 164, B. N.

Cette compétence criminelle est peut-être la plus ancienne qu'aient possédée les officiers d'Amirauté. On pourrait presque dire que l'Amiral en hérita des Custodes Maritini de Charlemagne, dont la principale mission était de faire régner un peu de sécurité sur les côtes.

Depuis l'Ordonnance de 1400 (1373), dont elle forme une bonne partie, la matière de la répression des crimes et délits commis sur mer se vit consacrer des dispositions spéciales par tous les édits postérieurs : Ordonnances de 1517 (art. 8) [1], de 1543 (art. 24) [2], de 1584 (art. 37 et 38) [3].

Si on en juge par les rapports de d'Infreville et de Seguiran, les mesures de répression édictées contre la piraterie étaient loin d'être inutiles, même aux époques relativement récentes, de 1629 à 1633.

« A Caen, dit d'Infreville, il m'a été fait plainte « que, vers Cherbourg, il y a des pirates commis« sionnés par le Roi d'Espagne, qui déprèdent les « vaisseaux et sont soutenus par ceux de Cherbourg « et par les gentilshommes voisins. »

Quant à M. de Seguiran, ses constatations, sur les côtes de la Méditerranée, sont tout aussi sombres. Les attaques de pirates étaient si fréquentes que pas

[1] Cf. *Isambert*, vol. XII, p 139
[2] Cf *Isambert*, vol XII, p 808.
[3] Cf. *Isambert*, vol. XII, p. 566.

un navire de commerce n'osait appareiller sans être armé en guerre. Même à terre, la terreur régnait, et Seguiran cite le cas d'un gentilhomme qu'il alla visiter, et dont il trouva la demeure armée de canons, par crainte des forbans.

Nombreux étaient les Français qui allaient demander commission aux souverains étrangers pour dépréder à leur aise sous pavillon étranger. La Déclaration du Roi du 1er février 1650, l'Arrêt du Conseil du 20 août de la même année, celui du 31 octobre 1662, durent assimiler ces transfuges aux pirates.

Un Edit de juillet 1691, allant beaucoup plus loin, décida que, même les corsaires qui entreraient dans les rivières du royaume et y seraient pris, seraient traités, non en prisonniers de guerre, mais en pirates.

Le motif invoqué était que, pour éviter d'être reconnus, ces corsaires se donnaient les apparences de bateaux pêcheurs, partant qu'il était très difficile de se défendre contre eux.

La peine prononcée contre eux par les juges d'Amirauté, sur vue du procès-verbal, sans autre forme de procès, était celle des galères à perpétuité [1].

Les pirates, considérés comme ennemis déclarés

[1] Cf. Guyot, *Répertoire de Jurisp.*, vol. XIII, p. 126, n. 1.

de la société et violateurs du droit des gens, encouraient la peine de mort [1], cependant que leurs recéleurs étaient punis des galères par une ordonnance de 1718. Les pirates ne pouvaient d'ailleurs être tués que durant le combat ; pris vivants, il fallait qu'ils fussent jugés par les officiers d'Amirauté.

Le navire repris sur les pirates, lorsqu'il était réclamé dans l'an et jour de la déclaration de capture faite au greffe de l'Amirauté, était rendu au propriétaire, contre paiement du tiers de sa valeur, et des marchandises, pour frais de rescousse. Le Parlement de Paris, par un arrêt du 22 avril 1624, avait jugé dans un sens opposé, et décidé que ce qui avait été repris sur les pirates n'était pas sujet à réclamation, et que les navires reconquis devaient appartenir au capteur ; cela, afin d'encourager les armateurs à courir sus aux écumeurs de mer.

Lorsque la reprise était faite par un étranger, après un délai de 24 heures, une sentence de l'Amirauté de Guyenne du 8 mars 1635 décida qu'elle lui appartiendrait définitivement, statuant sur la reprise d'un navire breton par un armateur hollandais.

Quoique l'Ordonnance de 1681 ne le spécifie pas, il y a lieu de penser que cette faveur ne devait être

[1] Cf. *Ordonnance du 5 septembre 1718.*

accordée aux étrangers qu'en cas de réciprocité de leur loi nationale.

Le navire abandonné par les pirates sans être repris, et abordant en France ou chez ses alliés, fut toujours considéré par la jurisprudence de l'Amirauté comme devant être rendu au propriétaire, dont le droit de propriété n'avait pu être atteint par le vol dont il avait été victime.

La désertion des équipages devait être de la compétence des juges qui exerçaient, au nom de l'Amiral, chef suprême de la marine, et justicier de tous les crimes commis sur mer.

Elle fut reconnue, comme leur appartenant, par les Ordonnances de 1517, 1543, 1584, enfin par l'article 3 du titre 7, livre 2 de l'Ordonnance de 1681 [1].

Lorsqu'un matelot quittait son bord avant le début du voyage, il pouvait être repris, contraint de rendre tout ce qu'il avait déjà reçu comme salaire, enfin contraint de servir pendant tout le temps de son engagement sans aucun paiement ; c'était un adoucissement relatif qu'avait porté, sur ce point, l'Ordonnance de 1681, car celle de 1584 édictait la peine du fouet.

Mais comme le cas devenait plus grave, si la désertion s'était produite après l'appareillage, car la sécu-

[1] Cf. Isambert, vol. XIX, p. 310.

rité du navire pouvait ête compromise, la Déclaration du Roi du 22 septembre 1699 ordonnait aux juges d'Amirauté de prononcer la peine des galères pour 3 ans.

Des dispositions spéciales, visant le cas de désertion des matelots aux colonies, édictées par l'Ordonnance du 23 décembre 1721, portèrent une légère atteinte à la compétence de l'Amirauté.

Indépendamment des pirates, courant la mer sans lettres de marque, il arrivait souvent que les équipages de corsaires, régulièrement commissionnés, pillassent complètement les prises qu'ils avaient faites. Les Ordonnances de 1543, article 24, et l'Ordonnance de 1584, article 37, durent se préoccuper du cas, et enjoignirent aux juges de prononcer la peine de confiscation de corps et de biens contre les coupables.

Les équipages en étaient venus à contraindre des prêtres, sous menaces, à recevoir leur serment de ne jamais rien révéler à qui que ce fût, de tout ce qu'ils avaient pu dérober et de faire le partage entre eux ; et l'article 40 de l'Ordonnance de mars 1584 dut défendre aux prêtres, sous peine de prison « et d'être procédez contre eux par procez extraordinairement. »

Cette Ordonnance décida que les conventions de salaires, passées entre les marins et les capitaines,

devraient être autorisées par les intendants, et que la solde stipulée ne devait pas être supérieure aux 3/4 de ce que les matelots gagnaient à leur ancien bord. Ceci pour éviter que les déserteurs allant s'engager sur un autre bâtiment, ne profitassent de la pénurie de matelots pour exiger des gages énormes.

Parmi les crimes énumérés par l'article 8 il faut mentionner la contrebande par mer, que toutes les anciennes ordonnances : 1498 (art. 2), 1517 (art. 16), 1543 (art. 41), 1584 (art. 57) avaient toujours déclaré de la compétence de l'Amirauté, ainsi que les Ordonnances des 28 juillet 1660, 28 juin 1661, 12 avril 1681.

Malgré tout, les juges des traites, les fermiers généraux, disputèrent à l'Amirauté, comme on le verra dans le chapitre suivant, la connaissance de ces sortes d'affaires.

Si le crime avait été commis avant le départ du navire, c'était l'Amirauté du port d'armement qui était compétente ; s'il l'avait été en cours de voyage, c'était l'Amirauté du premier port de relâche ; enfin, dans un port étranger, le consul français devait faire l'instruction et expédier le coupable à l'Amirauté du premier port de relâche.

Tous les cas criminels ou délictueux, prévus par l'Ordonnance de 1681 et celles qui avaient été promulguées antérieurement, ne visaient que les marins

appartenant à la navigation commerciale. Ceux qui étaient commis par les matelots, sur les vaisseaux du port du Roi, échappaient à la compétence de l'Amirauté. Leurs auteurs étaient justiciables des conseils de guerre, prévus par l'Ordonnance de 1689, où les peines prononcées étaient beaucoup plus rigoureuses.

Dans un cas spécial, l'Amirauté avait à connaître d'un crime non commis par des gens de mer : c'était pour l'évasion des protestants, non convertis ou nouvellement baptisés, quand elle avait lieu par mer.

L'Ordonnance du 15 avril 1689 obligea les adeptes de la religion réformée, qui voulaient envoyer leurs enfants en Angleterre, en Hollande, pour leur éducation, a en faire déclaration à l'Amirauté, et les parents devaient prendre l'engagement de les faire rentrer en France, dès l'âge de 18 ou 20 ans, sous peine de 500 livres d'amende. On voulait bien encourager l'étude des langues, nécessaire au commerce et à la navigation, mais on ne voulait pas que la France fût privée de marins ou d'industriels, car trop nombreux étaient ceux qui avaient quitté leur patrie, sans esprit de retour.

L'article 12 du livre 1, tome 1 de l'Ordonnance de 1681 ordonna que les lettres de rémission accordées aux roturiers, pour des crimes dont la connaissance appartenait aux officiers de l'amirauté, devaient

être adressées, pour l'entérinement et le jugement, aux sièges généraux, ressortissant aux Parlements.

Cette disposition constituait une innovation, car sous l'empire de l'Ordonnance de 1673 (art. 13), c'étaient aux Baillis et Sénéchaux que ces lettres devaient être adressées, et seulement à eux, sous peine de nullité de jugement [1].

Quoiqu'il semble étrange que les juges qualifiés pour connaître d'une affaire au fond, n'eussent pas le droit d'entériner les lettres de grâce données au coupable, l'Ordonnance de 1681 se contenta d'innover en faveur des roturiers. Son silence, quant aux gentilshommes, laissa subsister l'ancienne règle posée par l'article 12 de l'Ordonnance de 1673, donnant aux cours du Parlement le droit de les recevoir.

Donc les Amirautés particulières ne pouvaient entériner aucune lettre de rémission.

Avant d'examiner de quelle façon les crimes ou délits, et les matières d'ordre civil, étaient portés devant l'Amirauté et jugés par elle, il faut noter un point spécial, dont la connaissance lui fut accordée

[1] L'adresse des Lettres obtenues par des personnes de « qualité roturière sera faite à nos Baillis et Sénéchaux des « lieux où il y a siège présidial et dans les provinces où il n'y « a pas de siège présidial, l'adresse se fera aux juges ressor- « tissant nûment à nos Cours et non autres, à peine de nul- « lité de jugement. »
Cf. Isambert, vol. XVIII, p. 405.

postérieurement à l'Ordonnance de 1681 ; il s'agit de la caisse des invalides fondée en 1709.

Cette institution si louable fut alimentée d'abord, uniquement par une retenue de 4 deniers par livre sur la solde des officiers ou marins ; puis, à partir de l'édit de décembre 1712, par les deniers et effets des officiers et matelots décédés en mer, et dont réclamation n'avait pas été faite dans un délai de deux ans, à compter de la déclaration de décès faite au greffe de l'Amirauté, et par l'abandon par le roi de sa part dans les naufrages.

L'article 20 de l'édit de 1712 décida que les débiteurs des droits énumérés ci-dessus seraient contraints d'en effectuer le paiement, comme pour les deniers royaux, et que s'il y avait contestation, les juges d'amirauté en connaîtraient, et que leurs sentences seraient exécutées nonobstant toutes oppositions ou appellations, dispositions que confirma l'édit du roi de juillet 1720 [1].

De toutes les matières d'ordre si divers qui formaient la compétence des Amirautés, c'étaient les sièges particuliers qui étaient qualifiés pour en connaître normalement, sauf appel, bien entendu, et les sièges généraux ne pouvaient en être saisis en première instance que dans le cas où les sièges par-

[1] Cf. Valin, *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, vol. I, p. 693.

ticuliers n'existaient pas, au lieu où la question à juger avait pris naissance.

Le véritable caractère des sièges généraux, fussent-ils Tables de Marbre, était d'être des tribunaux d'appel, et, à ce titre ils recevaient les recours des sentences rendues par les Amirautés particulières lorsqu'il s'agissait de matières civiles ; car, lorsqu'il était question de matières criminelles, l'Ordonnance de 1670 exigeait qu'elles fussent portées en appel devant le Parlement, quand il y avait lieu à peine afflictive.

Hors ce cas, la compétence des sièges particuliers était rigoureusement maintenue, ainsi qu'en font foi de nombreux arrêts rendus par le Parlement lui-même, et dont on peut citer les exemples suivants :

Le 26 mai 1568, un arrêt du Parlement, après avoir prononcé interdiction aux Baillis, Sénéchaux, Juges consuls, de prendre connaissance de matières concernant le fait de l'Amirauté, déclara « qu'en aucun cas, les appelans des sièges particuliers ne pouvaient s'adresser ailleurs qu'au siège général du ressort, sous peine de 100 livres d'amende. »

En 1572, le sieur de Flocques, lui ayant déféré une sentence du Lieutenant de l'Amirauté de Guyenne, rendue sur une contestation survenue entre lui et le sieur Roulleau, marchand à la Rochelle, le Parlement de cette ville rendit, le 15 juillet, un arrêt ren-

voyant les parties et le procès par-devant le Lieutenant de l'Amirauté de France, au siège de la Table de Marbre de Paris [1].

L'article 13 du Livre I, article 2 de l'Ordonnance de 1681, ne fit en somme que confirmer une jurisprudence déjà fortement établie.

Les Juges des Tables de Marbre possédaient un privilège que leur reconnut l'Ordonnance de 1584, et qui fut reproduit par l'Ordonnance de 1681 dans l'article 14 du Titre II : celui d'évoquer des Juges inférieurs les causes excédant la valeur de 3.000 livres, à condition par un appel de quelque jugement préparatoire ou interlocutoire donné en première instance. L'Ordonnance de 1584 fixait la valeur minima de la cause à 1.000 écus, seulement. L'augmentation de valeur de l'argent, pendant cet intervalle d'un siècle, rendait nécessaire cette augmentation, et en diminuait la portée.

Comme en fait, peu de litiges importants étaient tranchés sans avoir donné lieu à des arrêts préparatoires, à cette époque où sévissaient les procédures interminables, c'était un droit très étendu que possédaient les sièges généraux, et qui leur permettait de se saisir de la plupart des litiges soumis aux sièges

[1] *Recueil de pieces sur l'Amirauté.* Cf. aussi les arrêts du Parlement des 17 avril 1635 et 22 juin 1668.

particuliers. Ils en usèrent, s'il faut en croire Valin, avec assez de modération.

Les sièges particuliers, aussi bien que les sièges généraux dont, comme il a été dit précédemment, les sentences étaient portées en appel devant le Parlement, avaient un droit de juridiction en dernier ressort qu'avait consacré l'Ordonnance de 1584 dans son article 53, en en fixant la limite maxima à deux écus pour les sièges particuliers, et à quatre pour les sièges généraux, tout en ordonnant que les sentences, portant condamnation à l'amende, seraient exécutoires jusqu'à huit écus un tiers (art. 2).

Ces dispositions furent reproduites par l'article 1 du Livre XIII de l'Ordonnance de 1681, mais avec une élévation jusqu'à 50 livres de la juridiction en dernier ressort des sièges particuliers, et jusqu'à 150 livres pour les sièges généraux. La caution exigée par l'article 13 du t. XVII de l'Ordonnance de 1667 n'était plus nécessaire.

Tous jugements définitifs rendus, soit par un siège général, soit par un siège particulier, sur des questions intéressant les droits de l'Amiral, devaient être exécutés par provision, sur la simple caution juratoire du Receveur. A plus forte raison devait-il en être ainsi des jugements préparatoires ou interlocutoires, s'il en était prononcé en la matière.

Les sentences, portant condamnation d'amende,

rendues dans les Amirautés particulières, étaient également exécutoires par provision, puisque ces amendes rentraient dans les droits de l'Amiral, à qui elles appartenaient en totalité. On peut en dire autant pour celles prononcées par les sièges généraux, dont moitié revenait au Roi, et moitié à l'Amiral.

L'exécution provisoire devait être appliquée, et avec plus de raison encore, aux sentences concernant la restitution des choses volées dans les naufrages, car ceux qui avaient été dépouillés de leurs biens avaient le plus grand intérêt à rentrer le plus vite possible dans leur propriété. Cette nécessité fut comprise de très bonne heure; les Ordonnances de 1543 (art. 37)[1], de 1584 (art. 52)[2], et 3 du T. XIII de l'Ordonnance de 1681[3] nous en fournissent la preuve.

C'est certainement par omission que l'Ordonnance de 1681 ne parle que du cas de marchandises pillées dans les naufrages, sans faire allusion aux déprédations causées par les pirates, car leurs victimes étaient aussi intéressées que possible à recouvrer leur bien. De plus, toutes les Ordonnances intérieures visaient plus spécialement le cas de piraterie. La logique et la jurisprudence imposent d'autant plus cette addition à l'article 3 que la matière peut

[1] Cf. Isambert, vol. XII, p. 863.
[2] *ibid.* vol. XIV, p. 570.
[3] *ibid.* vol. XIX, p. 299.

être rangée parmi celles « requérant célérité » que l'article 5 du T. XVIII de l'Ordonnance de 1667[1] déclare devoir être jugées en matière sommaire.

Pour que les sentences rendues par les sièges d'Amirauté fussent exécutoires par provision, il fallait qu'il s'agît de matières civiles, car, au criminel, l'appel suspendait aussi bien la condamnation pécuniaire que la peine afflictive.

L'article 2, T. III, du Règlement du 12 janvier 1717, introduisit les jugements en matière sommaire, en faveur du Commerce aux Colonies, pour le paiement de partie ou totalité de la cargaison d'un navire prêt à mettre à la voile. Les détenteurs des marchandises devaient en acquitter le prix par vente de leurs effets, et étaient même susceptibles de prise de corps lorsque la légitimité du paiement à faire n'était pas contestée. S'il survenait quelque question incidente, la sentence de l'Amirauté devait toujours être exécutée par provision, contre caution.

La Déclaration Royale du 12 juin 1745[2] vint préciser les dispositions du Règlement de 1717; sa teneur peut se résumer ainsi :

Les dettes de cargaison devaient être jugées sommairement aux sièges d'Amirauté des Colonies, à

[1] Cf. Isambert, vol. XVIII, p. 141.
[2] Cf. Valin, *Commentaire de l'Ordonnance de 1681*, vol. I, p. 313.

quelque échéance qu'elles fussent payables, et en quelque temps que le paiement en fût poursuivi, aussi bien avant qu'après le départ du navire pour retourner en France. Les jugements qui en résultaient étaient exécutoires, nonobstant appel, en donnant caution.

Pour ce qui est des jugements qui, par leur nature, n'étaient pas exécutoires par provision, dès qu'il en était fait appel, l'exécution était suspendue. Mais l'appelant devait relever son appel dans un délai de six semaines. S'il ne le faisait pas, celui qui avait obtenu le jugement pouvait en poursuivre l'exécution en donnant caution, sans préjudice de l'appel, comme si la sentence eût été exécutoire par elle-même.

C'était un privilège accordé à l'Amirauté, parce que les matières sur lesquelles portait sa compétence demandaient souvent à recevoir une solution rapide. Dans les autres juridictions, que l'appelant relevât ou non son appel, la sentence n'était pas exécutoire, et il ne restait comme ressource à son adversaire, en faveur de qui le jugement avait été rendu, qu'à l'assigner pour faire déclarer que l'appel n'avait pas été interjeté dans les délais voulus.

La fixation du délai d'appel, édictée par l'article 4, L. 1, T. XIII de l'Ordonnance de 1681, avait été

insérée déjà dans celles de 1517 (art. 12)[1] : « Si Appel il y a, l'Appelant sera tenu de le lever dans les 40 jours par devant le Lieutenant », et dans l'article 4 de l'Ordonnance de 1582[2]. Mais ces deux textes n'avaient pas sanctionné formellement le non relèvement de l'Appel dans les délais donnés.

Conformément aux dispositions de l'Ordonnance de mars 1673 sur le commerce[3], l'article 5 du L. 1, T. XIII de l'Ordonnance de 1681 décida que les jugements des Amirautés, concernant les contrats maritimes, pourraient entraîner la contrainte par corps, à condition que la convention eût été passée par quelqu'un faisant du commerce sa profession habituelle, et non effectuant par hasard un acte commercial. De nos jours, au contraire, c'est cet acte et non la qualité de la personne que l'on considère.

Pour l'exécution des Jugements rendus par les Tribunaux d'Amirauté, on appliquait les dispositions de l'Ordonnance de 1667[4] ; l'article 7 le dit formellement : « Sera au surplus notre Ordonnance exécutée selon la forme et teneur. »

Tel est l'exposé rapide des nombreuses matières dont avait à s'occuper l'Amirauté de France.

[1] Cf. Isambert, vol. XII, p. 143.
[2] *Ibid.* vol. XIV, p. 557.
[3] Cf. Isambert, vol. XIX, p. 102.
[4] Cf. *Ibid.*, vol. XVIII, p. 155.

CHAPITRE IV

Conflits

Une juridiction aussi étendue que l'était l'Amirauté, embrassant dans sa compétence les matières les plus diverses, puisqu'elle touchait à la fois au Droit Civil, au Droit Criminel et au Droit Administratif, sans parler du Droit Commercial, ne pouvait manquer de se trouver mainte fois en heurt avec les autres juridictions, jalouses de leurs droits, et fort disposées à les augmenter. Il est, d'ailleurs, juste de reconnaître que l'Amirauté ne se bornait pas à se défendre contre les tentatives d'empiètement, et qu'elle eut, de très bonne heure, des ambitions qu'elle chercha, de son mieux, à faire aboutir. L'Ordonnance du 5 avril 1350, dont il a été plusieurs fois question dans les chapitres précédents, dut interdire de la façon la plus formelle à l'Amirauté d'empiéter sur les autres juridictions, telles que celles des Baillis, Vicomtes et Prévôts, qui, de leur côté, reçurent du Roi l'ordre de ne pas se laisser dépouiller.

Donc, dès l'apparition de l'Amirauté, l'ère des conflits s'ouvrit. Le manque de documents ne per-

met malheureusement pas d'en observer en détail les phases diverses.

Ce que l'on peut constater, c'est que, si les Rois prirent d'abord parti contre l'Amirauté, les différends entre le Comte d'Eu et Jehan de Vienne sont le point de départ d'une série d'Edits et d'arrêts du Parlement donnant toujours raison à l'Amirauté et à ses officiers contre les autres juridictions, pour la connaissance des affaires de la mer. Déjà l'Ordonnance de 1400 édicta des prohibitions très nettes contre ceux qui pourraient songer à venir les y troubler.

Malgré ce texte, et tous ceux qui, par la suite, eurent le même objet, les adversaires de l'Amirauté furent très nombreux. Elle eut à lutter, non seulement contre les Officiers Royaux, Baillis, Sénéchaux et autres, mais contre les seigneurs voisins de la mer, les Parlements, enfin les Juges Consuls qui furent peut-être ses pires adversaires.

L'occasion de signaler les prétentions des Seigneurs riverains de la mer, s'est déjà présentée dans les chapitres précédents.

Ils appuyaient leurs titres sur ce que les droits qu'ils invoquaient remontaient à une époque très ancienne, bien antérieure, selon eux, à la création de l'office d'Amiral.

Comme certains rois avaient confirmé quelques-

unes de leurs prétentions, moyennant finance ou services personnels, ceux qui, plus tard, essayèrent de réduire les droits des seigneurs, à cause du désordre inextricable qu'ils apportaient dans l'administration de la marine, se heurtèrent à une résistance acharnée. Il fallut, pour y réussir, l'énergie centralisatrice de Richelieu et de Colbert.

Du Tillet, dans son *Recueil des Rois de France*, énumère quelques-uns des droits contestés à l'Amiral par les seigneurs [1].

Tout d'abord, c'est le Comte d'Eu, qui prétend percevoir le Dixième, aux dépens de Jehan de Vienne, Amiral de France. L'abbé Josse prétend connaître des naufrages, et avoir droit aux biens vacants de mer.

Le 27 novembre 1509, le sire de Cayeu émit la même prétention sur ses terres, pendant que le duc de la Trémouïlle se proclamait Amiral, sur son domaine, et entendait n'en perdre ni les droits, ni les profits.

A Caudebec, le Comte de Ham levait 10 sous sur chaque navire pour droit de balise, de même à Quillebœuf.

A Brest, le gouverneur du château s'arrogeait le droit de faire visiter les navires marchands, et levait, pour chaque visite, un droit de 10 sous.

[1] Cf. Du Tillet, *Recueil des Rois de France*, p. 285.

Aux Sables-d'Olonne, les Seigneurs riverains de la mer prétendaient avoir droit au tiers des bris, et à un droit d'ancrage de 50 sous par vaisseau, de 24 sous en cas d'échouage.

En Médoc, jusqu'à la Tête de Buch, le Duc d'Epernon prétendit, et perçut longtemps la totalité des droits de la Marine.

Il est regrettable que les auteurs contemporains se soient contentés d'énumérer les prétentions des Seigneurs aux droits d'Amirauté, sans relater le détail des débats qui en résultèrent, et qu'il eût été fort intéressant de connaître. Car, la plupart des droits d'Amirauté invoqués par les Seigneurs, constituaient de véritables droits régaliens, usurpés pendant la période féodale au pouvoir royal, trop faible pour les défendre.

La Commission de 1739 [1] eut pour mission d'examiner le bien-fondé des droits détenus par les seigneurs, et défense fut faite d'en invoquer de nouveaux.

Parmi les plus acharnés contempteurs de la juridiction de l'Amiral de France, il faut citer les Juges Consuls du commerce de terre.

Ils engagèrent avec l'Amirauté, presque dès leur apparition, une lutte de tous les instants. Tous les Edits, Ordonnances ou Règlements, leur donnant

[1] Cf., p. 76, *Supra*.

tort, ne purent mettre un frein à leurs empiètements sans cesse renouvelés.

Il semble pourtant que si deux juridictions eussent jamais dû vivre en bonne intelligence, se renfermant dans leurs attributions réciproques, c'était bien l'Amirauté et les Consuls, dont la création était de date récente, par rapport à leur rivale.

Les premiers Juges particuliers pour le commerce de terre furent les Juges conservateurs des privilèges des Foires de Champagne et de Brie, dont la création ne remonte guère qu'à la fin du xv[e] siècle, et dont la compétence était assez restreinte, puisqu'elle était très bornée à la connaissance des privilèges de ces foires, renommées alors. Lorsqu'elles furent transférées à Lyon, les Juges y allèrent aussi et prirent le nom de Juges de la Conservation de Lyon.

En 1549 fut établie à Toulouse une Bourse des Marchands.

A part ces deux établissements, le commerce de terre n'avait eu jusque-là que les Juges ordinaires [1].

Charles IX, par Edit de novembre 1563, établit à Paris, avec l'aide de Michel de l'Hospital, une juridiction consulaire, composée de 1 juge et 4 consuls choisis parmi les marchands. L'institution fut ensuite établie à Rouen, Bordeaux, Tours, puis partout où il y avait suffisamment de marchands.

[1] Cf. Guyot, *Répertoire de jurisprudence*, vol. IV, p. 558.

La juridiction des Consuls était restreinte aux contestations sur le commerce par terre, qui pouvaient s'élever entre marchands.

Il semblait qu'il n'y eût rien là qui permît de porter atteinte à la juridiction de l'Amiral de France, et cependant, les hostilités ne tardèrent pas à commencer.

Les prétentions des Consuls peuvent se formuler de façon très simple. Ils crurent, ou feignirent de croire, que leur compétence s'étendait sur tout le commerce, en général, bien que les Ordonnances de 1544 et 1584, l'une antérieure et l'autre postérieure à leur création, eussent dû leur apprendre que le commerce maritime n'était nullement de leur ressort.

Les huissiers des Consuls se mirent à se saisir des causes appartenant de plein droit à l'Amirauté toutes les fois qu'ils le purent; à telle enseigne, que s'il faut en croire Valin, les Amiraux songèrent à commettre des gens pour assister aux audiences consulaires, avec mission de revendiquer les causes usurpées.

Le coup de maître des Consuls fut le parti qu'ils surent tirer, pour leurs prétentions, de l'Ordonnance de 1673, ou Code marchand.

Ce Code fut, et c'était naturel, rédigé à l'aide de mémoires de commerçants, qui se hâtèrent de mettre

leur situation au service des prétentions des Consuls.

Sous leur influence, l'article 7 du tome XII fut rédigé, et édicta que dorénavant les Consuls connaîtraient des différends à cause des assurances, grosses aventures, promesses, obligations et contrats, concernant le commerce de la mer, le fret et le naulage des vaisseaux.

Sitôt que l'Ordonnance de 1673 eût été publiée, les Consuls regardèrent la partie comme gagnée, et se considérèrent désormais comme seuls Juges de tout le commerce maritime.

En conséquence, leur premier soin fut d'assigner devant le Conseil du Roi les Amirautés de Paris et Rouen et les plus considérables des sièges particuliers, à seule fin que défense leur fût faite de connaître des assurances, grosses aventures, promesses, obligations, contrats concernant le commerce de la mer, du fret, du naulage des vaisseaux, en un mot, de toutes les matières se rapportant au négoce maritime.

Les Consuls de La Rochelle poussèrent même les choses beaucoup plus loin : ils condamnèrent à une amende un Procureur et un Sergent de l'Amirauté de leur ville; le premier pour avoir signé une requête adressée aux officiers de l'Amirauté au nom de

Jacques Gobert, maître de barque, et l'autre, parce qu'il l'avait signifiée (16 mai 1673).

Le Comte de Vermandois, Amiral de France, ne pouvait accepter pareille entreprise sur sa juridiction.

Il se pourvut devant le Conseil du Roi où il obtint satisfaction, sinon totale, du moins partielle.

Un arrêt du 28 juin 1673 décida que les officiers des Amirautés auraient à produire à Colbert, Contrôleur général des finances, les Edits, Déclarations, Ordonnances et Arrêts, en vertu desquels ils prétendaient avoir droit de connaître des assurances, grosses aventures, promesses, obligations et contrats concernant le commerce de la mer, le fret et le naulage, pour que le dit Colbert en fît l'examen, et que le Conseil pût statuer sur son avis.

Cette première partie de l'Arrêt de 1673, en somme peu favorable à l'Amirauté, puisqu'elle soumettait à un nouvel examen des droits qui, jusque-là, lui avaient toujours été reconnus de la façon la plus formelle, était tempérée par la fin de l'arrêt. Il y était dit, qu'en attendant, il devait être sursis à l'application de l'article 7 du tome XII de l'Ordonnance de 1673, cause de tout le litige. Les officiers d'Amirauté devaient continuer l'exercice de leur charge, et connaître du commerce de la mer, ainsi qu'ils faisaient auparavant.

D'autre part, les Juges Consuls recevaient l'ordre de ne plus leur susciter de trouble, sous peine d'amende ; le Procureur et le Sergent étaient déchargés de celle que les Consuls leur avaient infligée.

Cet arrêt, si formel, dans la forme et le fond, ne mit pas fin à la querelle, et n'empêcha pas que, profitant de ce que la décision au fond, n'avait pas été rendue encore, les Consuls ne continuassent à attirer à eux le plus de contrats maritimes possible. Il fallut qu'un nouvel arrêt du Conseil, du 23 juillet 1673, défendît à nouveau de procéder, pour les différends qui surviendraient au sujet du commerce de mer, devant les Consuls, auxquels interdiction était renouvelée de contrevenir à l'exécution de l'arrêt du 21 juin précédent.

Ce ne fut qu'en 1679 que la question fut, enfin, jugée au fond. Malgré les efforts désespérés des Consuls de La Rochelle, auxquels s'étaient joints ceux de Rouen, Paris, Marseille, Bordeaux, Bayonne et Dieppe, un arrêt définitif fut enfin rendu, le 13 avril, conçu en des termes qui ne pouvaient laisser place à aucune équivoque :

« Le Roy en son Conseil, faisant droit sur les « requêtes respectives des parties, sans s'arrêter à « l'opposition des Juges et Consuls, ordonne que les « arrêts du Conseil d'Etat, des 28 juin et 23 juillet « 1673, seront exécutés selon leur forme et teneur.

« Ce faisant, a maintenu et gardé définitivement les « Juges de l'Amirauté, même ceux de l'Amirauté de « Rouen, au droit et possession de connoître des « différends, procédant des Assurances, Grosse Aven- « ture, Promesses, Contrats et Obligations touchant « le commerce de la mer, le Fret et le Naulage des « vaisseaux, comme ils auraient pu faire avant « l'article 7 du Tome XII de l'Ordonnance de 1673, « avec défense aux Juges Consuls de les y trou- « bler, à peine de nullité, cassation de procédure, « et tous dépens, dommages et intérêts [1]. »

Sur cet arrêt, intervinrent les Lettres Patentes du 29 juillet 1679 régistrées au Parlement, le 7 août de la même année, et qui, conformes au dispositif de l'arrêt, ajoutent :

« Nonobstant l'article 7 du Tome XII de notre « ordonnance de mars 1673, auquel nous avons « dérogé, et dérogeons par ces présentes... nonobs- « tant aussi la modification à l'enregistrement de « l'Edit du mois de mars 1584... »

La seconde partie de la teneur des Lettres Patentes de 1679 vise la question des polices d'Assurance, que l'article 2 de l'Ordonnance de 1584 avait formellement attribué à l'Amirauté, et que l'acte d'enregistrement au Parlement de Rouen avait déclaré être

[1] Cf. *Recueil de pièces sur l'Amirauté*, p. 10.

de la compétence des Consuls [1]. Le duc de Joyeuse, Amiral de France, avait sanctionné inconsidérément cette modification à l'Ordonnance de 1584.

Les Lettres Patentes de 1679 mettaient fin au conflit acharné qui durait depuis 6 ans. Leur importance est d'autant plus grande, que c'est contre l'opposition de toutes les Juridictions consulaires du Royaume, que les dispositions de l'Ordonnance de 1673 furent révoquées. Ce fait seul, suffirait à démontrer combien étaient justifiées les prétentions de l'Amirauté de connaître des matières, objet du litige.

D'ailleurs, s'il avait pu y avoir encore l'ombre d'un doute, les termes si formels et précis de l'article 2 de l'Ordonnance de 1681 ne les auraient pas laissé subsister.

Le conflit qui résulta de l'Ordonnance de 1673 n'est qu'un épisode, le plus important à la vérité, de la rivalité des Consuls avec les officiers d'Amirauté. Antérieurement à 1673, le pouvoir royal avait dû intervenir plusieurs fois. En 1568, il fallut un arrêt du Parlement pour mettre fin à une entreprise des Consuls de La Rochelle, qui, sitôt installés, prétendirent connaître de tous faits de commerce, sans exception, et de tous procès et différends pouvant s'élever au sujet des choses de la mer. Cela, bien

[1] Cf. Isambert, vol. XIV, p. 589.

entendu, au détriment moral et pécuniaire de l'Amiral, prince de Navarre, qui introduisit au Conseil du Roi une Requête d'une portée générale, pour faire interdire, non seulement aux Consuls de La Rochelle, mais à tous les autres, où qu'ils fussent établis, de s'emparer dorénavant des faits appartenant à l'Amirauté, « soit en matière criminelle, soit en matière civile ». Cette formule montre que les prétentions des Consuls ne se bornaient même pas aux questions commerciales, mais qu'elles ne visaient rien moins qu'à leur attribuer une juridiction complète, comprenant les crimes aussi bien que les délits.

L'arrêt du Parlement de La Rochelle, du 20 mai 1568, donna satisfaction à l'Amiral, en proclamant la défense formelle aux Consuls d'entreprendre à l'avenir sur la juridiction de l'Amirauté.

La détente ne fut pas de longue durée, et, dès 1572, les entreprises des Consuls avaient repris avec une fréquence telle, qu'un nouvel arrêt du Parlement dut renouveler les prohibitions faites en 1568. Le 8 mai 1660, il fut également fait droit à la requête présentée par les officiers de la Table de Marbre de Paris, au sujet de cas de leur compétence dont s'étaient emparé les Consuls. Mais l'arrêt du Parlement n'eut guère plus d'effet que ceux qui l'avaient

précédé, et ne diminua pas les prétentions des Juges Consuls.

Battus sur les points importants, ceux-ci ne se découragèrent pas, et entreprirent de triompher sur des points de détails où il pouvait y avoir doute. Par exemple, la question se posa de savoir si les Consuls ne devaient pas être compétents pour les achats d'ancres. Des jurisconsultes hostiles à leurs ambitions, tels que Valin, étaient forcés de reconnaître qu'il pouvait y avoir discussion sur ce point, et recouraient à des distinctions : si les achats d'ancres étaient faits pour un armement, fixé à une date plus ou moins rapprochée, on admettait la compétence des officiers d'Amirauté ; au cas contraire, il n'y avait plus qu'une marchandise vendue et achetée à terre, et les Consuls pouvaient réclamer compétence.

De même, pour l'achat des marchandises venues par mer ; si elles étaient encore dans le bateau, les Consuls ne pouvaient faire valoir de titre, mais ils réussirent à se faire déclarer compétents pour l'exécution et la suite du marché, lorsque ces marchandises étaient à terre.

Les Consuls trouvèrent, de même, une satisfaction partielle au sujet des Sociétés de commerce. Ils prétendaient que lorsqu'une association était faite pour un négoce qui ne devait se faire que hors du pays, mais pour lequel les marchandises devaient pourtant emprunter la voie de mer, ils devenaient compétents, car il n'y avait pas d'engagement maritime entre les associés, mais seulement des marchandises reçues ou envoyées par voie de mer, pour en supporter en commun la perte, ou en partager les profits. C'était donc là une simple Société de commerce dont les Consuls devaient être appelés à connaître.

Les Officiers d'Amirauté de Marseille, n'admettant pas ces distinctions, voulaient être compétents, du moment où les associés avaient emprunté, pour leurs marchandises, la voie de mer.

Un arrêt du Parlement d'Aix, du 27 janvier 1727, donna, cette fois, tort aux Officiers de l'Amirauté, contre les Consuls de la ville.

Il y eut un arrêt du Conseil d'Etat du Roi, du 18 octobre 1729, qui, pour mettre fin à des difficultés sans cesse renouvelées, décida que les officiers des Amirautés, et les Juges Consuls de toutes les villes où ils étaient établis, devraient présenter au Bureau du Commerce tous les titres appuyant la compétence de leurs juridictions respectives.

La difficulté de prévoir dans un seul règlement, quelque étendu fût-il, tous les cas litigieux, fit que l'arrêt de 1729 demeura lettre morte.

Tels furent les principaux points sur lesquels les Juges Consuls et les Officiers de l'Amirauté essayè-

rent de faire triompher leurs prétentions réciproques.

Le seul moyen qu'eussent les Juges de l'Amiral pour faire respecter leurs droits méconnus par les Consuls, était de se pourvoir comme de Juges incompétents, contre les sentences rendues par leurs adversaires sur des causes de leur ressort.

Si les Consuls furent pour les Officiers d'Amirauté de redoutables adversaires, ceux-ci en triomphèrent finalement, car leurs prétentions manquaient le plus souvent de base juridique sérieuse. Mais, en d'autres cas, les Juges de l'Amiral rencontrèrent des juridictions rivales qui basaient leurs compétitions sur des titres sérieux, dont il était très difficile de contester le bien fondé.

Parmi ces juridictions, il faut citer les Jurats de Bordeaux.

On appelait de ce nom des magistrats élus par les habitants, formant le corps municipal de la ville depuis une époque très reculée, antérieure à 1208, car, à cette date, mention est déjà faite de leur existence dans un passage de la *Chronique de Bordeaux* [1].

A quelque époque qu'ait été créé le corps municipal bordelais, il est certain qu'il possédait, de par une charte très ancienne, un important privilège de juridiction.

[1] Cf. *Chronique de Bordeaux*, p. 12.

Lorsqu'en 1295 le Roi Philippe le Bel voulut se concilier la faveur des habitants des Bordeaux, « il « confirma aux Maires et Jurats de la dite ville, par « un Edit, duquel l'original latin est pour le jour- « d'huy conservé religieusement au Trésor de la dite « ville, la justice haute, moyenne et basse, qu'ils « vouloient avoir, tant en ladite ville, que banlieue « d'icelle... se réservant toutefois la juridiction « civile entre les étrangers, laquelle Constitution est « appelée la Philippine [1]. »

Ce fut la confirmation par cette charte aux Bordelais, de droits qui leur étaient d'autant plus chers qu'ils avaient une origine plus ancienne, qui suscita une foule de conflits avec les Juges de l'Amirauté.

En vertu de leur privilège, les Jurats avaient le droit d'informer, comme Juges criminels aussi bien que de police, dans toute l'étendue de la ville et de sa banlieue, sans parler du port.

Le 14 mai 1631, les Juges d'Amirauté voulurent connaître du cas d'un tavernier qui avait commis des délits dans le Faubourg des Chartreux, pendant que les Jurats procédaient, de leur côté, à l'instruction du fait.

Ceux-ci eurent recours au Parlement, qui leur donna raison par un arrêt du 9 juin, et déclara que les

[1] *Origines municipales de Bordeaux*, par Sansas, p. 24.

jurats étaient seuls compétents pour faire le procès à l'accusé, forçant les juges d'Amirauté à remettre la procédure qu'ils avaient déjà faite.

Le droit de police sur le port fut vivement débattu entre les jurats et les officiers d'Amirauté.

Le 26 octobre 1672, le lieutenant de l'Amirauté crut pouvoir faire une Ordonnance sur le radoub des vaisseaux, tant français qu'étrangers, qui se trouvaient dans le port. Les jurats se considérant comme lésés dans leur privilège publièrent, de leur côté, une Ordonnance cassant celle du lieutenant de l'Amiral, comme donnée par un juge incompétent, et faisant défense absolue aux officiers d'Amirauté d'entreprendre sur leur juridiction de police. La violation de cette interdiction était sanctionnée par une amende de 1000 livres, et plus, s'il le fallait.

Le 16 novembre de la même année, nouvelle Ordonnance des jurats, faisant défense à tous bateliers, mariniers, de décharger et vendre leurs marchandises ailleurs qu'au quai des Salinières. Les officiers d'Amirauté qui, en tout autre endroit, eussent fait annuler pareil règlement qui leur ôtait leur droit de police du port, durent s'incliner devant la charte de Philippe le Bel, invoquée par les jurats comme fondatrice de leur droit.

En 1675, les magistrats bordelais considérèrent que leurs droits de justice, civil et criminel, sur le

port, avaient été atteints par deux arrêts du Conseil, surpris par les officiers d'Amirauté; ils rédigèrent un acte d'opposition qui fut signifié aux officiers d'Amirauté et au Procureur du comte de Vermandois, Amiral de France.

En 1676, un sieur Labrousse, patron de barque, se rendit coupable d'un délit dans le port. Malgré les précédents qui leur avaient toujours donné tort, les juges de l'Amiral, feignant d'ignorer la Philippine et de considérer Bordeaux comme tout autre siège d'Amirauté de France, se saisirent du cas.

La réponse des jurats ne se fit pas attendre. Considérant qu'il y avait eu attentat à leur souveraineté, ils cassèrent l'Ordonnance et firent la plus expresse inhibition à toute personne de se pourvoir, en fait de police, par devant le juge d'Amirauté, ni aucun autre, à peine de 1000 livres d'amende et de privation de bourgeoisie. Ils ordonnèrent que l'appointement qu'ils avaient rendu contre le sieur Labrousse serait exécuté en sa forme et teneur, aux lieu et place de l'arrêt rendu par le juge d'Amirauté, le 10 avril 1676.

Bien que tous leurs actes fussent annulés de parti pris, les officiers d'Amirauté ne renonçaient pas à faire valoir ce qu'ils considéraient comme leur droit propre.

Le 22 juin 1678, un officier de cette juridiction se

rendit à bord d'un navire venant de Dublin, y dressa procès-verbal du blé gâté qu'il contenaitt, et en ordonna le débarquement. Les jurats annulèrent immédiatement son acte, et on ne saurait les en blâmer, car l'officier d'Amirauté avait violé sciemment le droit de police que la Philippine accordait, sans contestation, aux jurats de Bordeaux.

Un appointement du 8 octobre 1681, donné au sujet du délestage d'un navire par les juges de l'Amiral, fut cassé « comme nul, attentatoire, donné « par juges incompétents, troublant les sieurs « jurats dans la possession de la justice politique et « criminelle, tant sur la rivière que sur le port et « havre de cette ville, dans les limites désignées par « Philippe le Bel [1] ».

Il faut reconnaître que les juges d'Amirauté semblaient avoir à tâche d'empiéter sur les droits des jurats.

Ceux-ci, qui n'avaient jusque-là protesté que sur des points de détail, jugèrent utile de publier une véritable Ordonnance, en forme de Règlement, énumérant tous les cas dont il était interdit aux officiers d'Amirauté de s'occuper.

Ces cas, rigoureusement réservés aux jurats, étaient :

1° Le lestage et le délestage des navires, tant

[1] *Chronique de Bordeaux*, p. 75.

dans le port que dans la rivière, jusqu'aux limites fixées par Philippe le Bel.

2° La visite des dits vaisseaux, avec défense de troubler les visiteurs de rivière établis dans leur charge par les maires et jurats.

3° Tous crimes et délits commis sur le port, le havre, la rivière.

Il est à présumer que la patience des jurats de Bordeaux avait été poussée à bout par les entreprises des officiers d'Amirauté, car les sanctions qu'ils ajoutèrent à leurs prohibitions s'étaient sensiblement aggravées. La perte de la bourgeoisie menaçait d'abord les officiers d'Amirauté contrevenant aux dispositions de l'Edit.

S'ils s'avisaient de lever aucun droit de délestage, ils devaient être regardés comme concussionnaires.

Quant aux Maîtres de vaisseau, tant Français qu'étrangers, qui auraient demandé aux juges d'Amirauté des permis de lestage ou délestage, ils paieraient 1000 livres d'amende.

Pour mettre fin à ces querelles continuelles, un Arrêt du Conseil, du 3 mars 1683, décida que, pour les contestations entre les jurats et officiers d'Amirauté, les dits officiers devraient se pourvoir devant les intendants et commissaires départis, qui rece-

vraient et transmettraient leurs titres au Roi, qui trancherait le litige.

Cependant les conflits ne diminuèrent pas avant l'Arrêt du Conseil du 7 juillet 1687, qui rétablit une bonne harmonie relative entre les juges d'Amirauté et les jurats.

1° Désormais, ceux-ci auraient le droit d'exercer eux-mêmes les fonctions de maîtres de quai, sans prêter serment devant le juge d'Amirauté.

2° L'entretien des balises, du lestage, du délestage, du bon ordre à maintenir dans les ports, le droit de police sur les ports, quais et havres, leur appartiendrait.

3° Les jurats connaîtraient de la vente et de l'achat du poisson, dans les bateaux, sur les ports, grèves et havres.

4° La levée des corps noyés, la connaissance des crimes (à l'exception des endroits où le flot de Mars s'étendait) leur appartiendrait.

5° Les jurats recevaient les maîtres charpentiers, cordiers, etc., et devaient veiller au bon ordre des quais, ports, ponts, et à leur entretien.

Après la reconnaissance de ces nombreux et importants privilèges, le Roi repoussait les prétentions des jurats pour les droits de balise, ancrage, tonnage, etc.

Désormais, satisfaits de voir officiellement consacrées leurs prétentions les plus chères, les jurats ne

formulèrent plus de plainte sérieuse contre les officiers d'Amirauté Du moins, la *Chronique bordelaise* qui, jusqu'à 1687, les enregistrait scrupuleusement, ne fait plus mention que d'une correspondance échangée, au sujet des questions qui pouvaient présenter encore quelque caractère litigieux, entre l'Amiral, comte de Toulouse, et les jurats, mais sans en donner le résultat.

La matière de la contrebande amena des conflits entre les juges d'Amirauté et les Fermiers Généraux, bien que toutes les Ordonnances, celles de 1517, article 16, de 1543, article 41, de 1584, article 57, s'accordassent sur la légitimité de la compétence de l'Amirauté, en la matière, et après elles, les arrêts du Conseil du 9 août 1605, 24 janvier 1619, 26 août et 18 novembre 1658.

C'est contre cette compétence si solidement établie, que s'élevèrent les Fermiers Généraux et les Juges des Traites, tâchant de se la faire attribuer par tous les moyens. Mais de nombreux arrêts les déboutèrent de leurs prétentions et renvoyèrent toujours les questions de contrebande à l'Amirauté : 15 janvier 1689, 15 août 1699, 17 août 1700, 29 juillet et 7 septembre 1702.

Le cas le plus intéressant, parmi les conflits que suscita la question de la contrebande, se passa à Calais en 1701.

Au 24 juillet de cette année, le vaisseau *la Patience*, venant de Rotterdam, et allant à Nantes, chargé de marchandises pour le compte de négociants français, échoua devant Calais.

Les officiers d'Amirauté firent le procès-verbal de l'échouement, et celui de la déclaration des marchandises contenues dans le bateau.

Le 28 juillet, ils découvrirent à bord, cachées dans un boucaut de muscades, 130 pièces d'étoffe des Indes, destinées à être introduites en fraude. Aussitôt, en présence de l'Inspecteur des manufactures étrangères et du receveur des traites, les officiers de l'Amirauté firent apposer le plomb des manufactures étrangères sur chaque pièce d'étoffe ; procès-verbal fut dressé, et les précautions d'usage prises pour la conservation des marchandises.

De son côté, le Receveur Contrôleur des Traites dressa procès-verbal de saisie des 130 pièces d'étoffe destinées manifestement à être introduites en fraude.

Puis un exploit fut adressé au greffier de l'Amirauté et aux dépositaires des pièces d'étoffe, pour qu'ils les remissent au greffier des traites, afin que le juge pût prononcer leur confiscation.

Les officiers d'Amirauté, forts de leur droit, rendirent, le 27 septembre 1701, un arrêt confisquant purement et simplement les étoffes des Indes, et

ordonnant leur destruction, à la diligence de l'Inspecteur des manufactures étrangères.

Le ballot de muscades devait être vendu au profit de l'Amiral, et le prix remis au receveur des droits d'Amirauté. En même temps, pour que l'adjudicataire des Fermes ne pût arguer de son ignorance des droits de l'Amiral, le Procureur du Roi lui fit signifier les Arrêts du Conseil des 13 décembre 1687, 5 août 1699, 17 août 1700.

Le marchand qui avait réclamé les marchandises, et avait été condamné à 3000 livres d'amende, fit appel de cette sentence.

Pendant ce temps, les Juges des Traites de Calais rendirent, de leur côté, le 5 septembre 1701, un arrêt prononçant confiscation des pièces d'étoffe des Indes, et déchargeant le maître du navire de toute amende, parce qu'il ne savait pas ce qui était dans le boucaut de muscades.

Finalement, le Conseil du Roi mit fin à cette série d'arrêts contradictoires en ordonnant que la sentence rendue par les officiers de l'Amirauté de Calais serait exécutée selon la forme et teneur.

La compétence exclusive des officiers d'Amirauté pour la contrebande était donc, une fois de plus, proclamée, et les tentatives d'empiètement des Juges des Traites repoussées.

Cependant, s'il n'y eut plus de contestations en

justice sur ce point, les Juges d'Amirauté perdirent bientôt le droit de juger seuls les affaires de contrebande, mais de leur propre consentement, dans les circonstances suivantes :

Ce que les Fermiers recherchaient surtout, c'était le profit très grand que rapportaient les saisies et amendes prononcées pour la contrebande. N'ayant pu atteindre leur but par le recours au Conseil du Roi ils tentèrent un accommodement amiable avec l'Amiral, et lui proposèrent une sorte d'abonnement, au moyen duquel il leur appartiendrait désormais de toucher les amendes, prononcées pour fait de contrebande, en échange d'une rente annuelle de 2.000 livres, au profit de l'Amiral.

Ce dernier accepta la proposition, et les Fermiers généraux eurent satisfaction par le règlement du 15 mai 1728, qui modifia la compétence des officiers d'Amirauté en matière de contrebande. Ils n'en connurent plus que conjointement avec les intendants et commissaires répartis dans l'étendue des provinces et généralités.

En somme, les Fermiers généraux avaient réussi à s'introduire dans la connaissance d'affaires, qui jusque-là avaient été exclusivement réservées aux officiers d'Amirauté.

La question de la pêche, qui avait déjà mis les Juges de l'Amiral aux prises avec les Jurats de Bordeaux, devait soulever des difficultés avec les Officiers des Eaux et Forêts, qui voulaient en connaître dans les rivières maritimes, même dans les limites couvertes par le flot de Mars, en dépit des textes les plus formels ; l'Ordonnance du 27 février 1534, en effet, disait textuellement ceci :

« A l'Amiral seul ou à ses officiers doit appartenir de connoître de tous crimes, excès, délits, « perpétrés en la mer, ports, havres et rivages et rivières navigables, côtes et rivages que la mer « couvre et découvre, et tant que le grand flot de « Mars peut s'étendre. »

Une Déclaration Royale du 2 février 1576, sans oublier l'Ordonnance de 1543 sur les rivières navigables, et un Arrêt du Parlement d'Aix, du 1er décembre 1635, avaient, avant l'Article V du Livre I, T. II, de l'Ordonnance de 1681, confirmé cette jurisprudence.

L'arrêt du Conseil d'Etat, du 31 décembre 1686 et les Lettres Patentes du Roi, en forme de Déclaration, du 31 janvier 1694, complétaient la série de textes qu'invoquaient les Officiers d'Amirauté contre les prétentions des Officiers des Eaux et Forêts. Ceux-ci, de leur côté, ne pouvaient présenter à l'appui de leurs réclamations que deux arrêts, l'un du Parlement de Rouen, l'autre de celui de Bordeaux, faisant défense aux Officiers d'Amirauté de con-

naître d'aucun fait, de quelque nature que ce fût, sur la Gironde, la Dordogne et la Garonne, tandis que la sentence du Parlement de Rouen édictait la même prohibition quant à la pêche en Seine.

Le point d'appui des prétentions des Officiers des Eaux et Forêts était, en somme, fragile, car les arrêts de deux Parlements de province ne pouvaient modifier les dispositions édictées par les Ordonnances pour toutes les Amirautés du Royaume.

Cependant, comme ces arrêts contradictoires troublaient l'uniformité de la jurisprudence, le pouvoir royal dut intervenir. Un Arrêt du Conseil du Roi, du 13 juillet 1728, décida que les contestations entre les Amirautés et les Officiers des Eaux et Forêts, seraient dorénavant évoquées aux Conseils; en même temps, des Commissaires étaient nommés pour préparer un Règlement général et définitif.

A partir de 1732, il n'est plus fait mention de querelles entre l'Amirauté et les Eaux et Forêts, et l'article 5 de l'Ordonnance de 1681 fut désormais admis sans contestations sérieuses.

Le Parlement ne se livra pas, contre l'Amirauté, à de brutales entreprises. Mais il ne lui était pas favorable, et lui enviait sa compétence si étendue ; il le montra tout d'abord par les petites humiliations qu'il ne cessa de faire subir aux nouveaux Amiraux, lors de leur réception.

N'osant s'attaquer ouvertement à la juridiction de l'Amirauté qu'il savait protégée par le Roi, il se contenta d'accepter tous les recours contre les sentences portées irrégulièrement devant lui : en voici un exemple :

Le Sieur de Beaugendre s'étant emparé, en septembre 1697, d'un bâtiment anglais, l'expédia vers le premier port de France. Mais, le navire s'étant échoué près de la Côte de Meschers (Charente-Inférieure), les Sieurs Théon et de Château Landon, qui excerçaient les droits seigneuriaux sur cette partie du littoral, chassèrent l'équipage et s'emparèrent du vaisseau.

Le Sieur de Beaugendre se portant plaignant, les Officiers de l'Amirauté de Marennes firent l'enquête d'usage, et envoyèrent la procédure au Conseil des Prises qui devait statuer.

Mais les Sieurs de Théon et Château Landon s'adressèrent au Parlement de Bordeaux qui, bien qu'absolument incompétent pour le pillage d'un bâtiment échoué, rendit, le 13 mai, un arrêt par lequel il déclarait vouloir connaître de l'affaire, et enjoignait au Greffier de l'Amirauté de lui envoyer la procédure.

Le Sieur de Beaugendre adressa une Requête au Conseil du Roi pour faire annuler l'acte illégal du Parlement.

Le Roi, en son Conseil, rendit un Arrêt par lequel, sur le rapport de M. de Pontchartrain, secrétaire d'Etat pour la marine; sans avoir égard à l'Arrêt du Parlement de Bordeaux, il fut ordonné que les parties auraient à se pourvoir devant le Comte de Toulouse, Amiral de France, et les Commissaires nommés pour le Jugement des prises et échouements. Défense leur était faite de s'adresser ailleurs, sous peine de tous dépens et dommages-intérêts. [1er novembre 1698][1].

C'était la condamnation formelle de l'entreprise du Parlement sur une matière qu'il savait pertinemment appartenir à l'Amirauté.

Cependant, 3 mois plus tard, le même Parlement de Bordeaux accueillit l'appel fait par le Sr Gorre de R., dont le navire avait été pris par un vaisseau royal, sur la procédure faite par les officiers d'Amirauté, après un jugement de mainlevée illégalement rendu par les Juges Consuls du lieu.

Le Roi, comme dans le cas précédent, évoqua l'affaire au Conseil, qui renvoya les parties devant le comte de Toulouse. Mais, comme c'était la seconde fois que le fait se produisait en quelques semaines, il fut déclaré dans l'arrêt de renvoi, que toute procédure faite devant n'importe quelle autre juridic-

[1] Cf. Valin, *Code des Prises*, vol. I, p. 72.
[2] id. vol. III, p. 73.

tion serait, non seulement frappée de nullité, mais entraînerait de plus une amende de 3.000 francs, pour celui qui l'aurait provoquée (25 janvier 1599).

En 1707, le comte de Toulouse dut encore recourir au Conseil du Roi, pour atteinte portée à sa juridiction par le Parlement.

Le Receveur des droits de l'Amiral assigna devant les officiers de l'Amirauté le principal armateur d'une frégate, pour qu'il fût condamné à rapporter la quittance du dixième, qu'il prétendait avoir payé, sur le produit d'une prise anglaise faite par son navire, et dont le chargement avait été vendu, partie en France, partie en Espagne.

Il intervint deux jugements des 10 décembre et 27 janvier 1707. L'armateur en appela, toujours au Parlement de Bordeaux, qui s'empressa de casser l'arrêt de l'Amirauté.

Un arrêt du Conseil du Roi prononça de nouveau la nullité de la procédure et le renvoi devant l'Amiral. (9 avril 1707.)

La même entreprise du Parlement se produisit en 1708, cette fois, de la part de celui de Paris, et en 1761, où le Roi n'attendit même pas la Requête des intéressés pour évoquer l'affaire en son Conseil.

Cette série d'arrêts montre bien la ténacité avec laquelle les Parlements saisissaient les plus minimes occasions d'empiéter sur la juridiction de l'Amirau-

té; les huissiers de cette juridiction lui fournirent l'occasion de manifester son hostilité, et il n'est pas d'obstacles qui ne leur fussent suscités pour entraver l'exécution de leur mandat.

Déjà le 20 mars 1697, le Conseil d'Etat dut intervenir [1].

Les huissiers de l'Amirauté avaient en effet, le privilège très précieux de pouvoir exploiter par tout le Royaume, au nom de quelque Cour ou juridiction que ce fût.

L'arrêt du Conseil du 2 décembre 1634 avait édicté qu'il serait établi des huissiers audienciers dans tous les sièges généraux et particuliers de la marine, avec les prérogatives attachées à leur charge.

Le Parlement de Bordeaux leur interdit, par quatre arrêts des 29 novembre 1691, 21 janvier 1672, 22 mai 1694 et 23 juin 1695, de faire aucune signification ni contrainte en vertu de jugements émanés d'une autre juridiction que l'Amirauté.

C'était une violation flagrante des Ordonnances.

Le comte de Toulouse poursuivit l'annulation de ces arrêts, et un arrêt du Conseil du 20 mars 1697 cassa et annula les arrêts du Parlement, et rétablit les huissiers en leurs droits et privilèges.

Cependant, le lieutenant du Bailliage de Coutances

[1] Cf. Brillon, *Dictionnaire des Arrêts*, Ed. de 1727, vol. I, p. 180.

prétendit forcer les huissiers d'Amirauté à prêter serment devant les lieutenants criminels, avant de pouvoir exploiter.

Sur requête du duc de Penthièvre, Amiral de France, un arrêt du Conseil du 12 juillet 1738 annula les assignations du lieutenant du Bailliage de Coutances, et rétablit les huissiers de l'Amirauté dans la jouissance de leurs privilèges.

Ces quelques exemples montrent que ce n'est pas sans difficulté que l'Amirauté put poursuivre sa mission.

Cependant, il semble que l'ère des conflits se soit fermée pour elle dès la seconde moitié du XVIIIe siècle. Du moins, les documents de cette époque en font de moins en moins mention.

L'Amirauté ayant atteint sa forme définitive, poursuivit son œuvre jusqu'à la fin de l'ancien régime.

La Révolution ne pouvait laisser subsister la si grande centralisation de pouvoirs que représentait l'Amirauté.

Un premier décret, rendu par l'Assemblée Constituante, le 6 septembre 1790 [1], qui supprimait les anciens Officiers de Justice et leurs Tribunaux, fut son arrêt de mort. Puis, le 15 mai 1791, la charge d'Amiral de France fut abolie, et de nombreuses lois, notamment celles des 7 janvier et 15 août 1791,

[1] Cf. Duvergier, *Coll. des Lois*, vol. *I*, p. 403.

té; les huissiers de cette juridiction lui fournirent l'occasion de manifester son hostilité, et il n'est pas d'obstacles qui ne leur fussent suscités pour entraver l'exécution de leur mandat.

Déjà le 20 mars 1697, le Conseil d'Etat dut intervenir [1].

Les huissiers de l'Amirauté avaient en effet, le privilège très précieux de pouvoir exploiter par tout le Royaume, au nom de quelque Cour ou juridiction que ce fût.

L'arrêt du Conseil du 2 décembre 1634 avait édicté qu'il serait établi des huissiers audienciers dans tous les sièges généraux et particuliers de la marine, avec les prérogatives attachées à leur charge.

Le Parlement de Bordeaux leur interdit, par quatre arrêts des 29 novembre 1691, 21 janvier 1672, 22 mai 1694 et 23 juin 1695, de faire aucune signification ni contrainte en vertu de jugements émanés d'une autre juridiction que l'Amirauté.

C'était une violation flagrante des Ordonnances.

Le comte de Toulouse poursuivit l'annulation de ces arrêts, et un arrêt du Conseil du 20 mars 1697 cassa et annula les arrêts du Parlement, et rétablit les huissiers en leurs droits et privilèges.

Cependant, le lieutenant du Bailliage de Coutances

[1] Cf. Brillon, *Dictionnaire des Arrêts*, Ed. de 1727, vol. I, p. 180.

prétendit forcer les huissiers d'Amirauté à prêter serment devant les lieutenants criminels, avant de pouvoir exploiter.

Sur requête du duc de Penthièvre, Amiral de France, un arrêt du Conseil du 12 juillet 1738 annula les assignations du lieutenant du Bailliage de Coutances, et rétablit les huissiers de l'Amirauté dans la jouissance de leurs privilèges.

Ces quelques exemples montrent que ce n'est pas sans difficulté que l'Amirauté put poursuivre sa mission.

Cependant, il semble que l'ère des conflits se soit fermée pour elle dès la seconde moitié du XVIIIe siècle. Du moins, les documents de cette époque en font de moins en moins mention.

L'Amirauté ayant atteint sa forme définitive, poursuivit son œuvre jusqu'à la fin de l'ancien régime.

La Révolution ne pouvait laisser subsister la si grande centralisation de pouvoirs que représentait l'Amirauté.

Un premier décret, rendu par l'Assemblée Constituante, le 6 septembre 1790 [1], qui supprimait les anciens Officiers de Justice et leurs Tribunaux, fut son arrêt de mort. Puis, le 15 mai 1791, la charge d'Amiral de France fut abolie, et de nombreuses lois, notamment celles des 7 janvier et 15 août 1791,

[1] Cf. Duvergier, *Coll. des Lois*, vol. *I*, p. 403.

complétèrent la destruction de l'Amirauté, en dispersant à travers différents ministères toutes les matières qui formaient sa compétence.

En 1805, Napoléon fit bien revivre, en faveur de Murat, le titre de Grand-Amiral, mais sans lui rendre les attributions judiciaires qu'il avait sous l'ancien Régime. De même Louis XVIII, pour le duc d'Angoulême en 1814. De nos jours, il n'y a plus dans la marine française que des Contre-Amiraux et des Vice-Amiraux, dont le caractère est purement militaire et qui n'ont plus que le titre de commun avec leurs glorieux ancêtres.

Les attributions de l'Amirauté peuvent, de nos jours, se retrouver, parcelles par parcelles, dans les divers ministères.

Le Ministère de la Marine, et c'est chose naturelle, a recueilli une bonne partie de l'héritage de l'Amirauté.

Le commandement de la principale armée navale est dévolu théoriquement au Ministre de la Marine; il s'en décharge, en fait, sur un amiralissime. C'est le Ministre qui propose au chef de l'Etat les officiers désignés pour commander à la mer, et ils sont nommés par décret du Président de la République.

Ce sont les Commissaires de l'Inscription maritime, sous la haute autorité des préfets maritimes, et sous l'autorité plus immédiate des Commissaires généraux, qui assurent la police de la navigation,

des pêches, du domaine public maritime, qui s'occupent des naufrages [1].

La compétence pour la répression des crimes et délits commis en mer, ou dans les ports, havres et rivages nécessite quelques distinctions :

D'abord, pour les crimes ou délits, commis sur un bâtiment de guerre, de même que, du temps de l'Amirauté, les Conseils de guerre sont seuls qualifiés pour en connaître.

Mais pour les crimes qui ont eu pour théâtre un navire de commerce, ce sont les Cours d'assises qui sont compétentes, et non plus, comme autrefois, les Tribunaux d'Amirauté. L'autorité maritime ne retrouve son autorité que pour punir les délits déférés aux tribunaux maritimes commerciaux, présidés en général par les Commissaires.

Ce sont les tribunaux ordinaires qui ont encore enlevé aux Amirautés la connaissance des infractions à la loi pénale commises dans les ports de commerce.

La construction, l'entretien des ports, sont assurés par les ingénieurs des ponts et chaussées, qui ont autorité sur les officiers maîtres de ports, gardiens de phares, etc. Pour la direction de ce service, il

[1] Leurs fonctions sont remplies à l'étranger par les Consuls, qui doivent assurer l'ordre à bord des bâtiments français et protéger le commerce maritime.

existe, au Ministère des Travaux publics, un Bureau des Ports maritimes.

Toutes les questions fiscales dont s'occupait autrefois l'Amirauté, à l'exception du droit de prise, et du droit sur les naufrages perçu par l'établissement des Invalides, sont aujourd'hui de la compétence du Ministère des Finances, notamment le service des douanes.

Ce sont les Tribunaux de Commerce qui ont succédé à l'Amirauté pour le contentieux des contrats maritimes commerciaux.

C'est donc bien une revue de presque tous nos ministères modernes qu'il faut passer pour retrouver dispersées les anciennes attributions de l'Amirauté.

CONCLUSION

Il est assez difficile de porter un jugement d'ensemble sur l'œuvre de l'Amirauté française. Beaucoup de documents ayant trait à son histoire et qui eussent peut-être fait apparaître sous un jour différent certaines phases de son existence, ont disparu pendant la Révolution. D'autre part, parmi ceux qui nous sont parvenus, un trop grand nombre ont l'inconvénient de présenter un caractère fragmentaire, de n'envisager que des points trop spéciaux.

C'est à l'éloignement du pouvoir central, à la difficulté qu'il y avait pour lui à faire sentir son action aux très nombreux sièges établis sur toutes les côtes de France, aux défectuosités aussi de la jurisprudence maritime, qu'il faut attribuer les irrégularités et les abus qui, du quatorzième au dix-septième siècle, marquèrent la première période de l'existence de l'Amirauté.

Mais lorsque Richelieu et Colbert eurent régularisé son fonctionnement, lorsque l'Ordonnance de 1681 eut donné à notre marine une législation claire et

précise, envisageant les points les plus délicats, l'Amirauté eut une action bienfaisante. Elle assura d'une façon de plus en plus complète l'ordre et la sécurité sur nos côtes, et la protection de notre commerce maritime.

La marine française traversa alors une période de gloire et de prospérité, telle qu'elle n'en avait jamais connue, qui la plaça à la tête des nations qui avaient, jusque-là, dominé sur les mers.

On peut reporter à l'Amirauté l'honneur d'avoir beaucoup contribué à cette ère si glorieuse, et cela seul suffit pour faire oublier les imperfections qui marquèrent la première phase de son existence.

Vu :

Le Doyen, GLASSON.

Le Président de la thèse, E. CHÉNON.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES